



## Ежедневный мониторинг СМИ

20 января 2020

### СОДЕРЖАНИЕ

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.20.01; ВСТАЛИ НА НОВЫЕ РЕЙСЫ; В АЭРОПОРТУ ШЕРЕМЕТЬЕВО ОТКРЫЛСЯ НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ С	4
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.20.01; «ШЕРЕМЕТЬЕВО» БЕРЕТ ПАУЗУ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ НОВЫХ ТЕРМИНАЛОВ; В ПЯТНИЦУ КОМПАНИЯ ВВЕЛА ТЕРМИНАЛ С1, СЛЕДУЮЩИЙ БУДЕТ ПОСТРОЕН ТОЛЬКО ЧЕРЕЗ ШЕСТЬ ЛЕТ	5
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.20.01; АЛЕКСАНДР ПОНОМАРЕНКО: «ШЕРЕМЕТЬЕВО» НЕТ СМЫСЛА СТРОИТЬ ИЗБЫТОЧНЫЕ ТЕРМИНАЛЫ»; СОВЛАДЕЛЕЦ «ШЕРЕМЕТЬЕВО» РАССКАЗЫВАЕТ, ВО ЧТО БУДЕТ ИНВЕСТИРОВАТЬ КРУПНЕЙШИЙ АЭРОПОРТ РОССИИ И О ФИШКЕ НОВОГО ТЕРМИНАЛА С1	6
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.17.01; ТЕРМИНАЛ С В АЭРОПОРТУ ШЕРЕМЕТЬЕВО НАЧАЛ РАБОТУ	10
МОСКВА24; 2020.17.01; ТЕРМИНАЛ С В ШЕРЕМЕТЬЕВО ПРИНЯЛ ПЕРВЫЙ РЕЙС	11
ИНТЕРФАКС; 2020.17.01; ШЕРЕМЕТЬЕВО ОТКРЫЛО НОВЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТЕРМИНАЛ С НА 20 МЛН ПАССАЖИРОВ В ГОД	11
ИНТЕРФАКС; 2020.17.01; ШЕРЕМЕТЬЕВО ПЕРЕНЕСЛО ОТКРЫТИЕ 2-Й ОЧЕРЕДИ ТЕРМИНАЛА С И РЕКОНСТРУКЦИЮ F ЗА ГОРИЗОНТ 2026 Г	12
ИНТЕРФАКС; 2020.17.01; ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ МЕЖДУ ТЕРМИНАЛАМИ ШЕРЕМЕТЬЕВО ПОСТРОЯТ К НАЧАЛУ 2022 ГОДА	12
ИНТЕРФАКС; 2020.17.01; В ШЕРЕМЕТЬЕВО ЗАРАБОТАЛИ ПЕРВЫЕ "КУРИЛКИ" ТАСС; 2019.17.01; РОСТ ПАССАЖИРОПОТОКА "ШЕРЕМЕТЬЕВО" В 2020 Г. ЗАМЕДЛИТСЯ ДО 4%	13
ИНТЕРФАКС; 2020.17.01; АЭРОФЛОТ К ИЮНЮ ПЕРЕВЕДЕТ БОЛЬШИНСТВО ЗАРУБЕЖНЫХ РЕЙСОВ В НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ ШЕРЕМЕТЬЕВО С	14
ИНТЕРФАКС; 2020.17.01; ДЕСЯТКИ РОССИЙСКИХ САМОЛЕТОВ В СУТКИ ПЕРЕСЕКАЮТ ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ИРАНА БЕЗ НАРЕКАНИЙ - НЕРАДЬКО	14
ПРАЙМ; 2020.17.01; АВИАКОМПАНИЯ ДЛЯ ДФО МОЖЕТ БЫТЬ СОЗДАНА НА БАЗЕ ДЕЙСТВУЮЩЕГО ПЕРЕВОЗЧИКА	14
RNS; 2020.17.01; РОСАВИАЦИЯ ОБЪЯСНИЛА ПОСАДКУ SSJ-100 НА НЕДОСТРОЕННОЙ ПОЛОСЕ	15
RNS; 2020.17.01; РОСАВИАЦИЯ НАШЛА НЕДОСТАТКИ В РАБОТЕ «ИРАЭРО» ПОСЛЕ НЕШТАТНОЙ ПОСАДКИ SSJ-100	15
ТАСС; 2020.17.01; ФУНКЦИЯ БЕСКОТАКТНОЙ ОПЛАТЫ ПРОЕЗДА ПОЯВИТСЯ НА МЦД В 2020 ГОДУ	16
ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2020.20.01; ПРОЕЗД ПО МОСТУ ЧЕРЕЗ ЛЕНУ БУДЕТ ПЛАТНЫМ; ХОТЯ ГУБЕРНАТОР ЯКУТИИ И УТВЕРЖДАЛ ОБРАТНОЕ	16
ТАСС; 2020.17.01; ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ «ПЕРЕКРЕСТКА» БАМА И ТРАНССИБА ВЫРАСТЕТ В 1,5 РАЗА В 2023 ГОДУ	17
ИНТЕРФАКС; 2020.17.01; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ К 2023 Г ПЛАНИРУЕТ АКТУАЛИЗИРОВАТЬ ПРОЕКТ Ж/Д ЛИНИИ "БЕЛКОМУР"	18
ТАСС; 2020.17.01; ОНФ В 2020 ГОДУ СОСТАВИТ КАРТУ «УБИТЫХ» ДОРОГ, ВЕДУЩИХ К ФЕЛЬДШЕРСКИМ ПУНКТАМ	19

ТАСС; 2020.17.01; В КУРСКОЙ ОБЛАСТИ ОТРЕМОНТИРУЮТ БОЛЕЕ 300 КМ АВТОДОРОГ В 2020 ГОДУ .....	20
ТАСС; 2020.17.01; НАО ПОЛУЧИТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ НАРЬЯН-МАР - УСИНСК 6,3 МЛРД РУБЛЕЙ ФЕДЕРАЛЬНЫХ СРЕДСТВ .....	21
ТАСС; 2020.17.01; РЕМОНТ МОСТА В БИРОБИДЖАНЕ ОТЛОЖЕН НА ГОД .....	21
КОММЕРСАНТЪ; ДИАНА ГАЛИЕВА, ДМИТРИЙ БУТРИН; 2020.20.01; ГИЛЬОТИНУ НЕ ДАЮТ ЗАТУПИТЬ; МИНЮСТ ПРЕДЛАГАЕТ ПРАВИТЕЛЬСТВУ РАСШИРИТЬ ЕЕ ПРИМЕНЕНИЕ РАДИ САМОЗАЩИТЫ МЕХАНИЗМА .....	22
ТАСС; 2020.17.01; ЭКСПЕРТ: ЦИФРОВИЗАЦИЯ ПОЗВОЛИТ ЛОГИСТИЧЕСКИМ ОПЕРАТОРАМ РФ СОЗДАВАТЬ СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЯ .....	23
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2020.20.01; ПРОСТО КОСМОС: СИСТЕМУ ЭРА-ГЛОНАСС ПОДКЛЮЧАЮТ К ДТП; С 2021 ГОДА ОФОРМЛЕНИЕ АВАРИЙ ПО ЕВРОПРОТОКОЛУ ДОЛЖНО ЗАМЕТНО УПРОСТИТЬСЯ .....	23
КОММЕРСАНТЪ FM Н.НОВГОРОД; 2020.20.01; ПРОЕКТ ЗАВЕРШЕНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ВЕНТИЛЯЦИИ НА СТАНЦИИ МЕТРО «СТРЕЛКА» НЕ ПРОШЕЛ ЭКСПЕРТИЗУ; ТЕПЕРЬ ЕГО ПРИДЕТСЯ ДОРАБОТАТЬ И ВНЕСТИ ЕЩЕ РАЗ .....	25
РИА НОВОСТИ; 2020.17.01; НА ТРАССЕ М4 «ДОН» ИСПЫТАЛИ УСИЛЕННЫЙ НАНОТРУБКАМИ АСФАЛЬТ .....	26
ТАСС; 2020.17.01; НОВОСИБИРСКИЕ ВЛАСТИ ПОДГОТОВИЛИ ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА ЮЖНОГО ТРАНЗИТА .....	26
ТАСС; 2020.17.01; ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА ВТОРОЙ ВЕТКИ МЕТРО ЕКАТЕРИНБУРГА ПОТРЕБУЕТ БОЛЕЕ 1 МЛРД РУБЛЕЙ .....	27
ИНТЕРФАКС; 2020.20.01; ЗАПРЕТ Ж/Д КАЗАХСТАНА НА ПРИЕМ ПОРОЖНИХ ВАГОНОВ СНЯТ ДЛЯ ОПЕРАТОРОВ РФ НЕ НА ВСЕХ НАПРАВЛЕНИЯХ - ГАЗЕТА .....	27
РБК; ЕВГЕНИЙ ПУДОВКИН, МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.20.01; В ХЕЛЬСИНКИ ЗАИНТЕРЕСОВАЛИСЬ СКОРОСТНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГОЙ ИЗ МОСКВЫ; МИНИСТР ТОРГОВЛИ ВИЛЛЕ СКИННАРИ РАССКАЗАЛ РБК ОБ ОБСУЖДЕНИИ С РОССИЙСКИМИ ВЛАСТЯМИ ВОЗМОЖНОСТИ ЗАПУСКА ВЫСОКОСКОРОСТНОГО ПОЕЗДА ПО МАРШРУТУ МОСКВА — ХЕЛЬСИНКИ. ПРОЕКТ ПОЗВОЛИЛ БЫ НАРАСТИТЬ ТУРИСТИЧЕСКУЮ АКТИВНОСТЬ .....	29
РБК-ПЕРМЬ; АЛЕНА КАТАЕВА; 2020.20.01; ВЛАСТИ ПЕРМИ ПООБЕЩАЛИ ВОССТАНОВИТЬ ПУТЕПРОВОД НА МОНАСТЫРСКОЙ ЗА МЕСЯЦ .....	30
ИНТЕРФАКС; 2020.17.01; МИНТРАНС РФ ПОДГОТОВИЛ ПРОЕКТ, ПОЗВОЛЯЮЩИЙ РЖД РАЗМЕСТИТЬ "ПРЕФЫ" НА 20,5 МЛРД РУБ. ....	31
ИНТЕРФАКС; 2020.17.01; ПГК ВИДИТ РИСК УДОРОЖАНИЯ ПЕРЕВОЗОК ОТ ИНИЦИАТИВ РЖД ПО ИХ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА СОСТОЯНИЕ ВАГОНА .....	31
ТАСС; 2020.20.01; В НАХОДКЕ ПОЯВИТСЯ НОВАЯ СТАНЦИЯ НАБЛЮДЕНИЯ ЗА ЗАГРЯЗНЕНИЕМ ВОЗДУХА .....	32
РИА НОВОСТИ; 2020.17.01; МИНТРАНС РАССКАЗАЛ О ЛИЦЕНЗИРОВАНИИ УСЛУГ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ .....	33
ИНТЕРФАКС; 2020.17.01; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ К 2023 Г ХОЧЕТ АКТУАЛИЗИРОВАТЬ ПРОЕКТ Ж/Д ЛИНИИ К ПОРТУ ИНДИГА .....	33
ИНТЕРФАКС; 2020.17.01; ОВОС ПО ИЗМЕНЕНИЯМ В ПРОЕКТ СОЗДАНИЯ СУХОГРУЗНОГО РАЙОНА ПОРТА ТАМАНЬ ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАВЕРШИТЬ К АПРЕЛЮ .....	34
ИНТЕРФАКС; 2020.17.01; МОРСКОЙ ПОГРУЗОЧНЫЙ КОМПЛЕКС ЗА 11,9 МЛРД РУБ. ПЛАНИРУЕТСЯ ПОСТРОИТЬ В ПРИМОРЬЕ .....	35
ИНТЕРФАКС; 2020.17.01; РОССИЙСКО-КОРЕЙСКОЕ СП НАМЕРЕНО ВЛОЖИТЬ \$450-540 МЛН В КОНТЕЙНЕРНЫЙ И ЗЕРНОВОЙ ТЕРМИНАЛЫ В ПРИМОРЬЕ .....	35
ТАСС; 2020.17.01; ПОРТ МАХАЧКАЛЫ СТАЛ ЛИДЕРОМ ПО ПРИРОСТУ ГРУЗОБОРОТА СРЕДИ ПОРТОВ РФ НА КАСПИИ В 2019 ГОДУ .....	35
ТАСС; 2020.20.01; СУБСИДИРОВАНИЕ АВИАПЕРЕВОЗОК НА КОЛЫМЕ В 2020 ГОДУ ВЫРОСЛО В ПОЛТОРА РАЗА .....	36

---

Ъ-ПРИКАМЬЕ-ONLINE; ВЯЧЕСЛАВ СУХАНОВ; ГОТОВЬ САНЬЮ ПОЛЕТОМ; СУБСИДИИ РЕЙСОВ И ЧАРТЕР ДО КИТАЯ ПОМОГЛИ НАРАСТИТЬ ТУРПОТОК ИЗ ПЕРМИ.....	37
ИНТЕРФАКС; 2020.17.01; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА СМЕТУ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОДРОМА В ДИКСОНЕ .....	38
ИНТЕРФАКС; 2020.17.01; ЕКАТЕРИНБУРГСКИЙ АЭРОПОРТ МОЖЕТ УДВОИТЬ ПРОПУСКНУЮ СПОСОБНОСТЬ К УНИВЕРСИАДЕ-2023 - ГУБЕРНАТОР.....	38
ИНТЕРФАКС; 2020.17.01; S7 ПРОДЛИЛА РЕЙС ИЗ НОВОСИБИРСКА В ВОРОНЕЖ НА ЗИМНИЙ ПЕРИОД.....	39
ИНТЕРФАКС; 2020.17.01; NORDSTAR ПРЕКРАТИЛА ВЫПОЛНЯТЬ ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ ИЗ КРАСНОЯРСКА В ПЕТЕРБУРГ .....	39
ИНТЕРФАКС; 2020.17.01; ГТЛК ПОЛУЧИЛА 7 МИ-8АМТ ДЛЯ КОМПАНИЙ В ХМАО, НАО, МОСКВЕ И СИБИРИ.....	39

**РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.20.01; ВСТАЛИ НА НОВЫЕ РЕЙСЫ; В АЭРОПОРТУ ШЕРЕМЕТЬЕВО ОТКРЫЛСЯ НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ С**

Здание площадью более 127 тысяч кв. м, 84 стойки регистрации, 60 кабин для паспортного контроля - в Шереметьево открыта первая очередь нового терминала С, который будет обслуживать 20 млн пассажиров в год. В результате пропускная способность и так самого крупного в России аэропорта вырастет до 80 млн пассажиров в год.

Новый терминал выполнен в духе авангарда и конструктивизма, что видно из названия бизнес-залов: «Малевич», «Шагал». К услугам пассажиров также двухуровневый VIP-зал. Шестиуровневый паркинг на 2,5 тысячи машиномест с терминалом соединяет пешеходная галерея. А уже весной, как обещают представители аэропорта, пассажирам станет доступна технологическая новинка - автоматические кабины паспортного контроля. Ими смогут воспользоваться те, у кого биометрический заграничный паспорт.

Новый аэровокзал входит в состав Северного терминального комплекса. Одной из сложнейших особенностей конструкции стало объединение под одной крышей терминала С с терминалом В, отмечают представители аэропорта. Теперь пассажиры могут пользоваться сервисными и техническими возможностями сразу двух терминалов.

Строили новый терминал С с 2017 года. Первый этап модернизации обошелся в 32 млрд рублей. Как отметил на церемонии открытия замминистра транспорта Александр Юрчик, развитие аэропорта идет на основе государственно-частного партнерства. Шереметьево - единственный аэропорт с полноценным концессионным соглашением. В сентябре там открыли третью взлетно-посадочную полосу. После пропускная способность аэропорта увеличилась до с 65 до 90 взлетно-посадочных операций в час. Представители аэропорта рассчитывают на привлечение дополнительных трансферных потоков за счет того, что терминал С позволит перераспределить нагрузку и обеспечить более высокий уровень комфорта для пассажиров и авиакомпаний.

На этом преобразования не заканчиваются. Строительство второй очереди терминала С начнется в 2024 году, а завершится в 2026-м, сообщил председатель совета директоров аэропорта Александр Пономаренко. После аэропорт станет одним из крупнейших авиахабов мира и закрепит за собой статус основного транзитного авиаузла между Европой и Азией, обещают представители воздушной гавани.

Сейчас к Северному терминальному комплексу ходят автобусы-экспрессы от метро «Ховрино» в Москве, поезда до терминалов В и С пока не ходят. Автоэкспрессы идут по скоростной платной трассе М11, поездка занимает около 20 минут. Остановки эти автобусы делают у терминалов В и С. Как сообщали в компании «Аэроэкспресс», курсируют автобусы ежедневно с 7.30 до 21.00 с интервалом отправления 15 минут в обе стороны. Билеты можно купить на сайте «Аэроэкспресса», в мобильном приложении и непосредственно при посадке у водителя. К оплате принимаются наличные и карты. Проезд стоит 150 рублей, для детей до 7 лет - бесплатный проезд без выделения отдельного места.

Железнодорожную ветку к терминалам В и С РЖД построит к 2022 году. Как сообщили в компании, строительные работы уже идут. На первом этапе, к началу 2022 года планируется построить железнодорожную линию в 8 км, которая соединит между собой терминалы D, E, F и В, С. То есть электропоезда пойдут между Северным и Южным терминальными комплексами. Откроется станция Шереметьево-1. Из Южного терминального комплекса в Северный пойдут поезда-шаттлы с интервалом движения каждые 15 минут. На втором этапе новая линия будет соединена с Савеловским направлением Московской железной дороги. Для этого от станции Шереметьево-1 будут построены дополнительные пути - до остановки Шереметьевская, а также на участке Москва - Лобня в рамках реализации проекта МЦД-1 «Белорусско-Савеловский».

<https://rg.ru/2020/01/19/v-aeroportu-sheremetievo-otkrylsia-novyj-terminal-s.html>

## **ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.20.01; «ШЕРЕМЕТЬЕВО» БЕРЕТ ПАУЗУ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ НОВЫХ ТЕРМИНАЛОВ; В ПЯТНИЦУ КОМПАНИЯ ВВЕЛА ТЕРМИНАЛ С1, СЛЕДУЮЩИЙ БУДЕТ ПОСТРОЕН ТОЛЬКО ЧЕРЕЗ ШЕСТЬ ЛЕТ**

17 января «Шереметьево» открыло пятый пассажирский терминал – С1. Он предназначен для приема международных рейсов, его площадь – 127 375 кв. м, инвестиции вместе с шестиуровневым паркингом на 2500 мест составили 32 млрд руб. собственных средств. Это второе открытие за последние два года: в мае 2018 г. заработал терминал В для внутренних рейсов площадью 110 500 кв. м и стоимостью около 17 млрд руб. Пропускная способность обоих терминалов – по 20 млн пассажиров в год. Теперь общая мощность «Шереметьево» достигла 80 млн человек. Пассажиропоток «Шереметьево» в 2019 г. вырос на 8,9% до 49,9 млн человек – это первый результат в России и восьмой в Европе.

Шестой терминал – С2 планируется начать строить в 2024 г. и открыть в I квартале 2026 г., его мощность составит не менее 15 млн пассажиров в год, рассказал в интервью «Ведомостям» председатель совета директоров «Шереметьево» Александр Пономаренко. Ранее С2 планировалось построить уже к концу 2021 г., об этом год назад в интервью «Ведомостям» говорил гендиректор «Шереметьево» Михаил Василенко.

Строительство новой инфраструктуры планируется с учетом программ развития авиакомпаний, прежде всего «Аэрофлота», объясняет Пономаренко. Именно базовый перевозчик летает из новых терминалов: все рейсы по России выполняет из В, уже в пятницу начал переводить в С1 международные рейсы.

Строительство С2 (вместе с В и С1 он составит единый северный терминальный комплекс длиной около 1 км) позволит «Аэрофлоту» перевести на север из южных терминалов D, E и F все свои международные рейсы, рассказывал человек, близкий к «Шереметьево». Если перевести в С1 все международные рейсы «Аэрофлота», то терминал будет работать близко к пределу пропускной способности, а это означает снижение качества сервиса, говорит Пономаренко. Но «Аэрофлот» переведет на север рейсы, эквивалентные годовому трафику в 14 млн пассажиров, остальные останутся в южных терминалах D, E и F, рассказал он.

Представитель «Аэрофлота» добавил, что к октябрю в С1 будет переведено 268 рейсов, часть международных направлений авиакомпания продолжит выполнять из южных терминалов. Чтобы отправлять и принимать рейсы из США, аэропорт должен пройти аудит авиационных властей этой страны, а это долгая и сложная процедура. Поэтому рейсы в Нью-Йорк, Лос-Анджелес и Майами будут по-прежнему выполняться из терминала F, добавляет человек, близкий к группе «Аэрофлот».

В ближайшие годы «Шереметьево» сосредоточится на развитии аэродромной инфраструктуры. В этом году закроется на реконструкцию давно изношенная первая взлетно-посадочная полоса, затраты составят 8 млрд руб., рассказал Пономаренко. Также будут строиться дополнительные перроны в северном терминальном комплексе. «Шереметьево» пока единственный московский аэропорт, который взял у Росавиации аэродром в концессию и может самостоятельно строить и реконструировать объекты.

«Терминал С1 аэропорту нужен, так как создает запас пропускной способности для роста авиакомпаний. А перенос строительства С2 логичен, так как у авиакомпаний наметилось снижение темпов роста и дополнительные мощности аэропорту не нужны», – говорит гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак.

Уже в 2019 г. «Шереметьево» приняло меньше пассажиров, чем планировало, – 49,9 млн вместо 52 млн, – признает Пономаренко. Это произошло потому, что крупные перевозчики, «Аэрофлот» и Nordwind, недополучили самолеты. Помимо этого, авиакомпания «Россия» так и не перевела из «Внуково» свои чартерные московские рейсы. Инерция сохранится и в 2020 г., рост запланирован на уровне 3–4%, добавил Пономаренко.

Реконструкция единственного из оставшихся со времен СССР терминала F, который был построен к Олимпиаде 1980 г., будет проведена после запуска С2. А терминал G, о возможности строительства которого заявили в прошлом году топ-менеджеры аэропорта,



вообще нет планов строить, рассказал Пономаренко. Уже запуск С2 и реконструкция F, по его словам, увеличат пропускную способность «Шереметьево» до 100 млн человек.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/01/19/820946-sheremetievo-pauzu>

## **ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.20.01; АЛЕКСАНДР ПОНОМАРЕНКО: «ШЕРЕМЕТЬЕВО» НЕТ СМЫСЛА СТРОИТЬ ИЗБЫТОЧНЫЕ ТЕРМИНАЛЫ»; СОВЛАДЕЛЕЦ «ШЕРЕМЕТЬЕВО» РАССКАЗЫВАЕТ, ВО ЧТО БУДЕТ ИНВЕСТИРОВАТЬ КРУПНЕЙШИЙ АЭРОПОРТ РОССИИ И О ФИШКЕ НОВОГО ТЕРМИНАЛА С1**

«Шереметьево» за последние два года, с декабря 2017 г., построило новых объектов примерно на \$1,2 млрд: крупнейший в России грузовой терминал, подземные тоннели под аэродромом, топливозаправочный комплекс (ТЗК), терминал В и, наконец, в прошлую пятницу был запущен терминал С1. Пропускная способность «Шереметьево» достигла 80 млн человек в год. В инвестировании наступает пауза, и следующий терминал будет построен не раньше 2026 г. Зато теперь аэропорт планирует свое долгосрочное развитие не до 80 млн, а до 100 млн пассажиров. В интервью «Ведомостям» совладелец аэропорта, председатель совета директоров Александр Пономаренко рассказал, почему это стало возможным и отчего аэропорту не понадобится строить седьмой терминал G, а также о поиске соинвестора для «Шереметьево».

– Три дня назад ваш новый терминал С1 принял первый рейс. Когда в него будут переведены все международные рейсы «Аэрофлота» и терминал заработает на полную мощь?

– Все международные рейсы базового перевозчика в новый терминал С переведены не будут. Его пропускная способность составляет 20 млн пассажиров в год, возможности терминала В, который принимает внутренние рейсы «Аэрофлота», тоже 20 млн. При этом «Аэрофлот» перевозит почти 40 млн человек. На пределе пропускной способности произойдет снижение уровня сервиса.

Поэтому часть международных рейсов «Аэрофлоту» все-таки удобнее оставить в терминале D. Рейсы в терминал С будут переводиться постепенно в течение этого года. К концу года «Аэрофлот» переведет в него международные рейсы, эквивалентные перевозке 14 млн пассажиров в год (всего «Аэрофлот» в год перевозит около 20 млн пассажиров на международных линиях. – «Ведомости»). Но так как перевод будет плавным, то в этом году терминал С планово примет около 7,3 млн пассажиров.

– Какие интерьерные и технологические особенности терминала С1?

– Терминал С объединяет с терминалом В единый фасад и единое внутреннее пространство. Сам терминал, как и терминал В, выполнен в эстетике русского конструктивизма, дизайн разработали архитекторы международной компании RMJM. Главное, что отличает это направление от остальных течений в архитектуре, – в основе художественного образа лежит конструкция и функциональное назначение. Основная идея отражена в оформлении пола, потолка, стен и колонн. В отделке интерьеров применены в основном натуральные гранитные и мраморные плиты, матированное и прозрачное стекло с подсветкой, разнофактурные стеновые панели, а также в интерьере присутствует натуральное и искусственное озеленение.

– На церемонии открытия не была презентована так называемая фишка терминала, уникальный объект для привлечения внимания пассажиров. Что это будет?

– Это будет механический арт-объект «Глобус» высотой 15 м, под самый потолок: вращающийся земной шар с синхронно перемещающимися вокруг него спутниками. В составе объекта имеется система медиаэкранов, представляющих историю авиации и полетов, начиная с Леонардо да Винчи. Будет очень круто смотреться! Его изготовила немецкая компания, которая занимается подобными эксклюзивными объектами под заказ. К открытию, к сожалению, не успели его смонтировать, это добавило бы эмоций. Он будет готов в апреле.

Сколько нужно терминалов

– Во сколько обошелся терминал С1?

– Вместе с паркингом – в 32 млрд руб. Когда несколько лет назад терминал начинали проектировать, доля трансферных пассажиров была 32%, сейчас она составляет 49%. Мы увеличили зону для трансферных пассажиров, о чем просил «Аэрофлот»; это повлекло увеличение объема технического задания в части расширения зоны трансфера, зоны безопасности, багажных систем, зоны подсобных подвальных помещений и т. д. Во время строительства мы дополнительно профинансировали перекладку инженерных сетей с учетом будущего терминала С2.

В процессе мы приняли решение о формировании посадочного павильона в виде исторического архитектурного облика – «рюмки». Цифра 32 млрд руб. включает также и выкуп здания старого паркинга, который принадлежал французской Vinci.

– За последние полтора-два года «Шереметьево» ввело новые объекты стоимостью примерно \$1,2 млрд без учета инвестиций в рамках концессии. Какой терминал и когда будет следующим?

– Дальнейшее развитие инфраструктуры мы планируем с учетом программы развития наших авиакомпаний-партнеров, и в первую очередь базового перевозчика – группы «Аэрофлот». Следующий – так называемый терминал С2, проектирование которого мы уже начинаем сейчас, а вот строительство запланировали на период с 2024 по 2026 г. (плановый срок запуска в эксплуатацию – I квартал 2026 г.). Пропускная способность терминала С2, который будет обслуживать международные рейсы, составит не менее 15 млн пассажиров в год. Вместе с терминалами В и С1 он образует единый терминальный комплекс длиной 1 км.

– Когда планируется реконструкция единственного советского терминала «Шереметьево» – F, построенного к московской Олимпиаде 1980 г.?

– Только после ввода в эксплуатацию терминала С2 в 2026 г. Потому что только тогда у нас будут свободные мощности для перевода туда рейсов на время реконструкции F.

– Вы рассказывали раньше, что к 2026 г. планируете довести пропускную способность «Шереметьево» до 85 млн человек и трафик до 80 млн. Но в прошлом году топ-менеджеры аэропорта заговорили о мощности терминалов уже в 100 млн человек. Почему увеличили планы?

– В этом году была принята новая структура воздушного пространства Московского авиаузла. И если раньше «воздух» позволил бы нам принять и отправить рейсов максимум на 85 млн пассажиров, то при новой структуре пропустит 110 млн пассажиров. Второе возможное ограничение – это пропускная способность аэродрома. В 2019 г. была достроена третья взлетно-посадочная полоса. Все это позволяет нам планировать развитие до 100 млн пассажиров в год.

– Еще в прошлом году было объявлено о планах строительства седьмого терминала – G. Что это за проект?

– В реальности таких планов сейчас нет. Были размышления о возможном таком объекте на юге, рядом с терминалом D. Но когда мы внимательно все изучили, решили, что с учетом уже проектируемых терминалов он нам не нужен. Строительство С2 и глубокая реконструкция после этого терминала F и так дадут нам пропускную способность в 100 млн пассажиров.

Плюс у нас сегодня 43% выручки обеспечивают неавиационные доходы. Это сдача площадей в аренду. Чтобы нашим арендаторам было выгодно у нас работать, нам нет смысла строить избыточные терминалы.

– Но если вам понадобится довести мощность терминалов до 110 млн пассажиров?

– Трафика в 80 млн человек мы, как и ранее, планируем достичь в 2026–2027 гг. Исходя из планов развития авиакомпаний, в 2030–2033 гг. должны выйти на 100 млн пассажиров. Но рассуждать сейчас о 110 млн человек – это некорректно. Мы создали условия для роста. Но каким он будет – зависит от динамики ВВП страны и доходов населения, от способности авиакомпаний наращивать свой флот. Аэропорт повлиять на это не может.

Борьба за авиакомпании

– «Шереметьево» в 2019 г. стало самым быстрорастущим из 10 крупнейших аэропортов Европы: пассажиропоток вырос на 8,9% до 49,9 млн человек. Но в начале года планировалось 52 млн. Почему недобрали пассажиров?

– Прогнозы на этот год исходили из расписаний авиакомпаний, которые формировались еще в сентябре 2018 г. Но «Аэрофлот» позже, чем изначально предполагал, принял программу пополнения флота. «Россия» московскую чартерную программу пока не перевела к нам из «Внуково». Второй наш крупнейший перевозчик – «Северный ветер» не все суда ввел, которые планировал.

В 2020 г. эта инерция сохранится, поэтому мы планируем рост на уровне 3–4%. Зато в 2021 г. планируем более быстрые темпы трафика – увеличение на 8%.

В последние два года активный рост показали «Аэрофлот» (+13% – с 33,1 млн до 37,45 млн пассажиров), «Северный ветер» и «Икар» (+67% – с 2,9 млн до 4,88 млн), «Роял флайт» (+74% – с 0,62 млн до 1,1 млн). Наши усилия по привлечению китайских авиакомпаний и созданию для них комфортных условий по наращиванию пассажиропотока начали приносить результаты – сегодня в «Шереметьево» выполняют регулярные рейсы восемь китайских авиакомпаний, которые связывают 28 направлений в Китае воздушным сообщением с «Шереметьево». За последние два года пассажиропоток китайских перевозчиков в «Шереметьево» вырос на 31% и составил 1 млн пассажиров в год.

– Условием перехода «России» «Аэрофлот» называл строительство для нее ангара.

– Ангар построен, в данный момент происходит его передача дочерней компании «Аэрофлота» «А-техник» для монтажа собственного оборудования.

– С переводом «Аэрофлотом» международных рейсов в С1 освободятся южные терминалы D, E и F. С какими авиакомпаниями ведете переговоры, чтобы их заполнить?

– Сейчас я об этом не скажу. Это нормальная конкуренция внутри Московского авиаузла между «Внуково», «Домодедово» и «Шереметьево». Живем в конкурентной среде, боремся, работаем. За последние два года «Шереметьево» привлекло 10 новых авиакомпаний, как перешедших из других аэропортов, так и открывших полеты в Россию: это British Airways, «Брюссельские авиалинии», «Вьетнамские авиалинии», «Уральские авиалинии», «Белавиа», Turkish Cargo и др.

– Железная дорога для «Аэроэкспресса» в северные терминалы будет построена только в конце 2021 г. Приезжающим в аэропорт «Аэроэкспрессом» до севера надо добираться поездом по подземному тоннелю, который уже при одном работающем терминале В часто бывает переполнен. С открытием терминала С поезд будет справляться с потоком пассажиров?

– Тоннель справится. «Аэроэкспрессом» пользуется только 12% пассажиров аэропорта. Рейсы в С будут переводиться плавно. Сейчас, если вы опоздали на ближайший поезд, вы переходите на противоположную сторону платформы и уезжаете через 3–4 мин на следующем. Теперь в периоды пиковой нагрузки при максимальном пассажиропотоке вам, возможно, придется следующий поезд пропустить и уехать буквально через 8 мин.

Взлетно-посадочных полос хватает

– В сентябре 2019 г. Росавиация ввела в «Шереметьево» третью взлетно-посадочную полосу (ВПП-3), и вы наконец можете закрыть на ремонт сильно изношенную ВПП-1. Сколько он продлится и во сколько обойдется?

– ВПП-1 была закрыта на реконструкцию в выходные, 18 января. Работы продлятся до конца этого года. Реконструкцию планируется произвести в рекордные для России сроки в 11 месяцев. При этом, по сути, реконструкция предполагает полную разборку и новое строительство полноценной цементобетонной ВПП длиной 3550 м и шириной 60 м. За такие сроки в России ВПП еще не строили.

Для того чтобы обеспечить качественную и бесперебойную работу в условиях закрытия ВПП-1, специалисты АО «МАШ» совместно со специалистами «Аэрофлота» и Госкорпорации по организации воздушного движения провели моделирование и разработали 17 сценариев работы при различных условиях конфигурации использования ВПП и различных метеоусловиях. Проанализировали и подготовили алгоритмы работы диспетчеров руления, провели совместные тренировки и обучение персонала при работе в условиях закрытия ВПП-1.

При этом, если ВПП-1 и -2 вместе давали возможность обслужить 65 ВПО в час (взлетов/посадок в час), так как они зависимые, то работающие ВПП-2 и -3 дают возможность обслуживать до 80 ВПО в час (две независимые ВПП). Планируемое



максимально потребное количество ВПО в 2020 г. не более 70 ВПО в час, поэтому мы должны справиться.

В декабре она снова откроется. Инвестиции в объект составят порядка 8 млрд руб. с НДС.

– Каков источник инвестиций в ваши новые объекты?

– Терминал С1 построен на собственные средства аэропорта «Шереметьево». С2 тоже планируется на собственные. Аэродром у нас находится в концессии на 49 лет, поэтому аэродромные объекты за счет собственных средств мы не можем строить. По условиям концессии к тарифу за взлет-посадку, который платят авиакомпании, введена инвестиционная составляющая для финансирования аэродромной инфраструктуры, ее размер в пересчете на каждого пассажира примерно 85 руб. Эти средства поступают на специальный счет, и их расходование контролирует Счетная палата. Но так как эти средства накапливаются постепенно, то реконструкцию полосы мы финансируем за счет кредита Сбербанка, который будет погашен за счет инвестиционной надбавки.

– Сколько «Шереметьево» собрало за счет инвестнадбавки в прошлом году и сколько будет в этом?

– В этом году будет собрано по концессии 4,8 млрд руб. В 2019 г. было меньше, так как инвестсоставляющая начала платиться весной, около 3,9 млрд руб.

– Пока зима бесснежная. Нет опасений, что в случае снегопадов две полосы не будут справляться с приемом всех судов?

– У нас сейчас 50 млн пассажиров. Лондонский Heathrow с двумя полосами принимает 80 млн человек. У них летние пики составляют 1100 рейсов в сутки, у нас – 1050 рейсов в сутки. У них столько пассажиров, потому что значительно больше широкофюзеляжных судов. Но мы летом справлялись с двумя зависимыми полосами (ВПП-1 и ВПП-2), зимой, когда трафик значительно ниже, с двумя независимыми справимся совершенно точно.

«Шереметьево» и основной оператор наземного обслуживания ООО «Шереметьево хэндлинг» существенно увеличили парк аэродромной техники и спецмашин для обслуживания воздушных судов, багажа и пассажиров. Техническое перевооружение было осуществлено с учетом открытия ВПП-3 и предстоящего запуска терминала С. Эти меры направлены на поддержание аэродромного комплекса в эксплуатационном состоянии при любых погодных условиях, а также для бесперебойного обслуживания пассажиров и авиакомпаний при высокой интенсивности перевозок в зимний период. Сегодня используется более 160 единиц высокопроизводительной аэродромной спецтехники и оборудования.

– В какие сроки будет построена вторая очередь грузового терминала «Москва карго»?

– Проектная пропускная способность второй очереди грузового терминала составит порядка 300 000 т в год. Строительство второй очереди будет реализовано в два этапа. Первый этап планируется завершить в IV квартале 2021 г. (срок строительства составит примерно 14 месяцев). Завершены инженерные изыскания, и ведется разработка архитектурно-функциональной концепции объекта. Реализация второго этапа запланирована на 2024 г.

– За счет грузопотоков каких авиакомпаний можно заполнить такие большие мощности?

– В первую очередь мы делаем ставку на рост объемов наших стратегических партнеров – группы компаний «Аэрофлот» и альянса SkyTeam, крупнейшей грузовой авиакомпании России ООО «Авиакомпания Эйрбриджкарго», а также развитие сотрудничества с азиатскими авиаперевозчиками.

Сколько продать акций

– Когда планируете завершить переговоры о продаже части ваших акций «Шереметьево»? И какой пакет все-таки будет продан – 10 или 30%?

– Продажа 10% планировалась в 2017–2018 гг., когда мы еще строили ТЗК, терминал В, тоннели и грузовой терминал. Эти объекты по соглашению с Росимуществом должен был профинансировать частный акционер «Шереметьево», и у нас были опасения, что средств не хватит. В итоге при строительстве объектов, которые были сданы к ЧМ-2018, мы даже получили экономию.

С тех пор о продаже 10% мы не говорим. Сейчас мы в другой истории: рассматриваем продажу 30%-го пакета. В том числе как возможный источник получения средств на выкуп у государства 30% акций «Шереметьево».

- И на какой стадии переговоры с инвесторами по 30%?
  - Работа ведется, это непростая сделка, больше пока ничего не могу сказать. Это стратегические инвесторы, и основных претендентов четверо.
  - По соглашению с Росимуществом вы имеете право на call-опцион на выкуп госпакета, и Росимущество имеет право на put-опцион на продажу вам госпакета. Кто-то планирует реализовать свои опционы?
  - По условиям акционерного соглашения наш опцион на выкуп государственного пакета в МАШ еще не начал действовать – у нас еще есть время подумать и взвешенно принимать решение.
  - Можете сказать хотя бы примерно, за сколько хотите продать 30%?
  - Это всегда вопрос торговли и переговоров, и зависит он от множества факторов. Например, у нас рост в 2020 г. снизится, а в 2021 г., наоборот, планируем ускорение. Но насколько мы сможем эти прогнозы доказать в переговорах? Поэтому называть цифры я бы не хотел.
  - Каковы финансовые показатели «Шереметьево» в 2019 г.?
  - Прогнозная выручка по МСФО выросла до 84,4 млрд руб. против 58 млрд руб. в 2018 г. EBITDA и чистую прибыль готов озвучить только после подготовки отчетности.
  - У вашей компании TPS Real Estate не появилось новых проектов по строительству торгово-развлекательных центров (ТРЦ)?
  - Мы сейчас рассматриваем несколько площадок и проектов в Москве.
- Компания TPS Real Estate (TPS RE) строго придерживается выбранной стратегии, которая уже доказала свою устойчивость в различных рыночных условиях. В соответствии со стратегией TPS RE системно подходит к выбору земельных участков под размещение своих ТРЦ, и это накладывает ограничения. Очевидно, что качественные земельные участки по разумной цене – это крайне редкий товар.
- А продать никакой ТРЦ не планируете? Например, «Океанию» или «Хорошо»?
  - А зачем? Продать, чтобы строить новые ТРЦ, нет смысла. Арендные доходы в долларах и близко не достигли того уровня, который был до девальвации рубля в конце 2014 г. Поэтому цена продажи была бы относительно невысока, а стоимость земли в правильных местах и стоимость строительства выросли. Если и продавать, то всю компанию. Но этот путь мы не рассматриваем.

<https://www.vedomosti.ru/business/characters/2020/01/19/820949-aleksandr-ponomarenko>

## **АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.17.01; ТЕРМИНАЛ С В АЭРОПОРТУ ШЕРЕМЕТЬЕВО НАЧАЛ РАБОТУ**

Церемония открытия первой очереди терминала С состоялась в аэропорту Шереметьево, передает корреспондент Агентства городских новостей «Москва» с места события.

«Добрый день, дорогие друзья и коллеги! Я поздравляю с открытием терминала С в Шереметьево. Я хочу обратить ваше внимание: Шереметьево в последние годы является лидером в развитии аэропортовой инфраструктуры нашей страны, Европы и мира. И это не преувеличение», - заявил во время церемонии открытия **заместитель министра транспорта РФ Александр Юрчик**.

С поздравительной речью также выступил **руководитель Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация) Александр Нерадько**.

«Добрый день, дорогие друзья, инвесторы, строители, руководители, сотрудники аэропорта! Разрешите всех поздравить с завершением очередного, но не последнего этапа развития главной воздушной гавани страны - аэропорта Шереметьево. В прошлом году в аэропортах РФ побывали более 221 млн пассажиров. Можете себе представить, что это уже больше чем население нашей страны. Наши аэропорты стали, образно говоря, маленькими и большими городами, в которые приходят все больше и больше авиационных пассажиров», - сказал он.

Новый пассажирский терминал С терминал вошел в состав северного терминального комплекса (СТК) (терминалы В, С) и предназначен для обслуживания пассажиров международных воздушных линий. Это аэровокзальный комплекс (АВК), который состоит из: основного семиэтажного здания АВК общей площадью более 127 тыс. кв. м,

перрона и шестиуровневого паркинга на 2,5 тыс. машиномест, соединенного с терминалом крытым пешеходным переходом. Для пассажиров доступны 84 стоек регистрации, четыре бизнес-зала, VIP зал и зал сна и отдыха. Пропускная способность терминала составляет 20 млн пассажиров в год. Пропускная способность аэропорта увеличилась до 80 млн пассажиров в год.

По словам председателя совета директоров аэропорта Шереметьево Александра Пономаренко, объем инвестиций в проект строительства первой очереди терминала С и паркинга на 2,5 тыс машиномест составил 32 млрд руб. Он также отметил, что строительство второй очереди терминала С аэропорта Шереметьево планируют начать в 2024 г., а завершить - в 2026 г.

<https://www.mskagency.ru/materials/2964227>

На ту же тему:

<https://www.1tv.ru/news/2020-01-17/378996->

[aeroport sheremetievo otkryl novyy mezhdunarodnyy terminal c](#)

<https://www.vesti.ru/doc.html?id=3230569>

<https://www.tvc.ru/news/show/id/176445/>

<https://ren.tv/news/v-rossii/649121-v-aeroportu-sheremetievo-ofitsialno-otkryt-terminal-c>

<https://mir24.tv/news/16393987/obnovlenie-aeroporta-v-sheremetievo-otkryli-terminal-s1>

[https://tvzvezda.ru/news/vstrane\\_i\\_mire/content/20201171439-UG6cv.html](https://tvzvezda.ru/news/vstrane_i_mire/content/20201171439-UG6cv.html)

<https://www.m24.ru/news/transport/17012020/103942>

<https://otr-online.ru/news/v-sheremetievo-zarabotal-novyy-terminal-s1-144374.html>

## **МОСКВА24; 2020.17.01; ТЕРМИНАЛ С В ШЕРЕМЕТЬЕВО ПРИНЯЛ ПЕРВЫЙ РЕЙС**

Терминал С, открывшийся в аэропорту Шереметьево, принял первый рейс, сообщает Агентство "Москва". Самолет авиакомпании "Аэрофлот" прибыл из Хельсинки.

Церемония открытия первой очереди терминала С состоялась 17 января. И. о. замминистра транспорта РФ Александр Юрчик заявил, что Шереметьево в последние годы является лидером в развитии аэропортовой инфраструктуры России, Европы и мира. Новый пассажирский терминал С1 вошел в состав Северного терминального комплекса и предназначен для обслуживания пассажиров международных воздушных линий. Его пропускная система составит 20 миллионов пассажиров в год.

Площадь основного семиэтажного здания АВК составляет более 127 тысяч квадратных метров. Терминал оборудован 84 стойками регистрации и 160 кабинами для паспортного контроля. Он соединен с двумя крытыми пешеходными галереями и с шестиуровневым паркингом на 2,5 тысячи машино-мест. Интерьер выполнен в стиле русского искусства и современных технологий.

Генеральный директор аэропорта Михаил Василенко рассказал, что автоматические кабины паспортного контроля для граждан РФ в терминале С могут заработать в марте 2020 года. Он подчеркнул, что уже установлено 10 таких кабин на вылет и 10 на прилет. Сроки их запуска согласовывают с пограничной службой.

[https://www.m24.ru/news/transport/17012020/103942?utm\\_source=CopyBuf](https://www.m24.ru/news/transport/17012020/103942?utm_source=CopyBuf)

## **ИНТЕРФАКС; 2020.17.01; ШЕРЕМЕТЬЕВО ОТКРЫЛО НОВЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ТЕРМИНАЛ С НА 20 МЛН ПАССАЖИРОВ В ГОД**

Аэропорт "Шереметьево" открыл в пятницу первую очередь нового международного терминала С, передал корреспондент "Интерфакса".

С-1 расположен в северном терминальном комплексе аэропорта и объединен с терминалом внутренних линий В. Он способен обслуживать до 20 млн пассажиров в год. С его открытием общая пропускная способность аэропорта увеличилась до 80 млн пассажиров в год.

Стоимость строительства С-1 и паркинга на 2,5 тыс. машиномест оценивается в 32 млрд руб., проект финансировало АО "Международный аэропорт "Шереметьево" (МАШ). Подрядчиком было ООО "Энерго-Строй", которое соорудило и другие новые объекты

аэропорта, в том числе терминал В и находящийся под летным полем межтерминальный переход.

Вторую очередь нового терминала - С-2 - планируется сдать в конце 2022 - начале 2023 гг., говорил ранее замгендиректора МАШ Сергей Папков. С-2 будет рассчитан на обслуживание до 10 млн пассажиров в год, его стоимость ранее оценивалась примерно в 10 млрд руб. В пятницу один из бенефициаров, глава совета директоров МАШ Александр Пономаренко сообщил, что строительство С-2 перенесено на 2024 г., открытие - на 2026 г. В южной части "Шереметьево" работают три пассажирских терминала - D, E, F. Здесь же расположена станция прибытия "Аэроэкспресса".

На ту же тему:

<https://rns.online/r/7n27/>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.17.01; ШЕРЕМЕТЬЕВО ПЕРЕНЕСЛО ОТКРЫТИЕ 2-Й ОЧЕРЕДИ ТЕРМИНАЛА С И РЕКОНСТРУКЦИЮ F ЗА ГОРИЗОНТ 2026 Г**

"Шереметьево" перенесло сроки запуска второй очереди нового международного терминала С, а также реконструкцию построенного к московской Олимпиаде 1980 года терминала F за горизонт 2026 г.

Ранее в пятницу аэропорт запустил первую очередь терминала С, рассчитанную на обслуживание до 20 млн пассажиров в год. Вторую очередь еще на 10 млн пассажиров - С-2 - планировалось сдать в конце 2022 - начале 2023 гг., говорил в августе прошлого года замгендиректора АО "Международный аэропорт Шереметьево" (МАШ) Сергей Папков. Однако в пятницу один из бенефициаров, глава совета директоров МАШ Александр Пономаренко сообщил журналистам, что строительство С-2 перенесено на 2024 г., а открытие - на 2026 г.

К реконструкции международного терминала F "Шереметьево" планировало приступить в 2021 году, говорил летом 2018 года гендиректор аэропорта Михаил Василенко. К этому времени, уточнял он тогда, уже будет построена и вторая очередь терминал С. Но в пятницу гендиректор МАШ в беседе с журналистами заявил, что планы аэропорта поменялись.

"Наша цель (по долгосрочной программе развития - ИФ) - создать пропускную способность на 100 млн пассажиров. Сейчас мы открываем С-1, и у нас пропускная способность - на 80 млн. Дальше все зависит от пассажиропотока, как будет развиваться экономика и так далее", - сказал он, отвечая на вопрос, в каком году МАШ теперь планирует приступить к реконструкции F. По итогам 2019 г. "Шереметьево" обслужило около 50 млн человек, напомнил Василенко, в 2020 году показатель вырастет примерно до 52 млн пассажиров, то есть всего на 4%.

"В плане она (реконструкция F - ИФ) есть, но не буду торопиться со сроками. У нас идет оформление долгосрочной программы развития, которую мы понесем в правительство РФ, вот мы там доложим и тогда все вам расскажем", - добавил Василенко. Отвечая на вопрос, возможно ли начало реконструкции F до ввода в строй С-2, он ответил отрицательно.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7541967>

<https://realty.ria.ru/20200117/1563526396.html>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.17.01; ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ МЕЖДУ ТЕРМИНАЛАМИ ШЕРЕМЕТЬЕВО ПОСТРОЯТ К НАЧАЛУ 2022 ГОДА**

ОАО "РЖД" построит железную дорогу до новых терминалов В и С аэропорта "Шереметьево", первый этап строительства завершится в 2022 году, сообщает пресс-служба Московской железной дороги (МЖД).

"ОАО "РЖД" построит железную дорогу до Северного терминального комплекса аэропорта "Шереметьево" (терминалы В и С). Строительные работы уже развернуты и проходят в два этапа", - говорится в сообщении.

Первый этап строительства предполагает создание железнодорожной линии протяженностью 8 км с новой станцией "Шереметьево-1", тремя приемоотправочными

путями, двухпутным и однопутным участками и двумя эстакадами. Это строительство планируется завершить в начале 2022 года.

Новая ветка железной дороги соединит между собой терминалы D, E, F и В, С.

Как отмечается, специалисты уже ведут работы по устройству земляного полотна и возводят первую эстакаду (ее готовность составляет около 90%) и вторую, на которой разместится пассажирский терминал с двумя платформами, кассами и турникетами. Поезда-шаттлы между терминалами будут ходить каждые 15 минут.

Во время второго этапа строительства будут соединены новые линии, связывающие терминалы, с Савеловским направлением Московской железной дороги. Для этого планируется соединить "Шереметьево-1" с остановкой "Шереметьевская", а также построить дополнительные пути на участке "Москва - Лобня" для МЦД-1 "Белорусско-Савеловский".

Из Москвы поезда в аэропорт будут отправляться также с интервалом каждые 15 минут.

Как сообщалось, в пятницу в "Шереметьево" открылась первая очередь нового международного терминала С, который способен обслуживать до 20 млн пассажиров в год. Стоимость строительства С-1 и паркинга на 2,5 тыс. машиномест оценивалась в 32 млрд рублей.

## **ИНТЕРФАКС; 2020.17.01; В ШЕРЕМЕТЬЕВО ЗАРАБОТАЛИ ПЕРВЫЕ "КУРИЛКИ"**

Первые курительные комнаты заработали в аэропорту Шереметьево, сообщил журналистам гендиректор аэропорта Михаил Василенко.

"Да, некоторые в бизнес-залах", - сказал Василенко, отвечая на вопрос о возобновлении работы курительных комнат.

Он добавил, что к лету 2020 года курительные комнаты планируется восстановить во всех терминалах аэропорта.

Госдума 12 декабря 2019 года приняла в окончательном, третьем чтении закон, разрешающий оборудовать в транзитных зонах аэропортов специальные непрозрачные комнаты для курения. Законопроект был внесен в Госдуму еще в ноябре 2017 года, в первом чтении принят в июле 2019 года, во втором чтении - 10 декабря.

Автором законодательной инициативы (№ 315272-7) является депутат "Единой России" Сергей Боярский. Автор поправки предложил прописать в законе об охране здоровья граждан от воздействия окружающего табачного дыма 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".

Боярский заявил, что подготовленная им законодательная инициатива "призвана вернуть чистый воздух в общественные пространства, так как курилки сейчас стихийно существуют в санитарных комнатах".

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/7542287>

## **ТАСС; 2019.17.01; РОСТ ПАССАЖИРОПОТОКА "ШЕРЕМЕТЬЕВО" В 2020 Г. ЗАМЕДЛИТСЯ ДО 4%**

Пассажиропоток "Шереметьево" в 2020 г. вырастет до около 52 млн человек, сообщил журналистам гендиректор АО "Международный аэропорт "Шереметьево" (МАШ) Михаил Василенко.

"В этом году рассчитываем - до 52 млн пассажиров", - сказал Василенко, пояснив, что такой показатель заложен в бизнес-план аэропорта.

В 2019 г. "Шереметьево" обслужило 49,9 млн человек, таким образом, в 2020 г. рост пассажиропотока прогнозируется на уровне 4%. В сравнении с 2018 г. прошлогодний показатель вырос на 9%.



По словам одного из бенефициаров, главы совета директоров МАШ Александра Пономаренко, в перспективе десяти лет аэропорт ожидает средний ежегодный рост пассажиропотока в размере 4,5%.

"Мы не можем прогнозировать на 10 лет четко по годам, поэтому мы рассчитываем на средний рост около 4,5%. Могут года быть, где будет 8-10%, могут, где 1-2% - многое зависит от того, насколько авиакомпания успевает закупить парк", - сказал Пономаренко журналистам в пятницу.

Отвечая на вопрос о финансовых показателях МАШ по итогам 2019 г., он сообщил, что консолидированная выручка компании ожидается в размере \$1,3, прогноз прибыли Пономаренко не уточнил.

На ту же тему:

<https://rns.online/r/7n28/>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.17.01; АЭРОФЛОТ К ИЮНЮ ПЕРЕВЕДЕТ БОЛЬШИНСТВО ЗАРУБЕЖНЫХ РЕЙСОВ В НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ ШЕРЕМЕТЬЕВО С**

«Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) переведет большинство своих международных рейсов в новый терминал «Шереметьево» С к июню 2020 г., следует из сообщения перевозчика.

С октября «Аэрофлот» планирует обслуживать в новом терминале 268 международных рейсов.

Ранее в пятницу «Шереметьево» запустило первую очередь терминала С, способного обслуживать до 20 млн пассажиров в год. Он находится в северном терминальном комплексе аэропорта и интегрирован с терминалом В, где обслуживаются внутренние рейсы «Аэрофлота». С открытием С-1 общая пропускная способность «Шереметьево» увеличилась до 80 млн пассажиров в год.

В южной части «Шереметьево» работают три пассажирских терминала - D, E, F. Здесь же расположена станция прибытия «Аэроэкспресса».

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/aeroflot-nachal-perevodit-reisi-v-novii-terminal-SHeremetevo-2020-01-17/>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.17.01; ДЕСЯТКИ РОССИЙСКИХ САМОЛЕТОВ В СУТКИ ПЕРЕСЕКАЮТ ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ИРАНА БЕЗ НАРЕКАНИЙ - НЕРАДЬКО**

В Москве не имеют замечаний к пролету российских лайнеров через воздушное пространство Ирана за минувшие сутки, рейсы выполняются штатно.

"За последние сутки 32 рейса российских авиакомпаний было выполнено в воздушном пространстве Ирана без каких-либо замечаний и упреков", - заявил журналистам в аэропорту "Шереметьево" глава Росавиации Александр Нерадько.

По его словам, за последние сутки "не было новых ограничений со стороны международных организаций или авиационных администраций других государств на выполнение полетов в этом регионе".

При этом воздушное пространство Ирака российскими перевозчиками за минувшие сутки ни разу не использовалось.

Мониторинг за ситуацией продолжается. Рабочая группа по безопасности полетов на Ближнем Востоке продолжает свою работу в ежедневном режиме.

При этом **Нерадько** объяснил перенос регулярных рейсов "Аэрофлота" в Тегеран на светлое время суток.

"В светлое время суток существует больше и лучше возможностей идентификации воздушного судна. Хотя это спорный вопрос. Это когда чистое небо, ясная погода и светит солнце. Если низкая облачность, таких возможностей меньше. Но тем не менее в светлое время суток мы считаем, что возможностей идентификации определения больше и рисков меньше. поэтому "Аэрофлот" и перенес свой слот на утренние часы", - сказал он.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20200117/1563551658.html>

## **ПРАЙМ; 2020.17.01; АВИАКОМПАНИЯ ДЛЯ ДФО МОЖЕТ БЫТЬ СОЗДАНА НА БАЗЕ ДЕЙСТВУЮЩЕГО ПЕРЕВОЗЧИКА**

Авиакомпания для Дальнего Востока может быть создана на базе действующего перевозчика, "Аэрофлот" предлагал для этого дочернюю "Аврору", но это может быть и новая компания, вопрос сейчас находится в проработке, сообщил журналистам глава **Росавиации** Александр **Нерадько**.

Президент России Владимир Путин поручил правительству до 31 января доложить об идеях по созданию авиакомпании с российскими самолетами для перевозок в Дальневосточном федеральном округе и в труднодоступных районах.

"Такое поручение поступило буквально накануне, и этот вопрос находится в проработке. Это будет либо на базе какого-то подразделения действующей авиакомпании, возможно, это будет и новая компания, но этот вопрос в проработке", — сказал **Нерадько**.

На вопрос, действительно ли "Аэрофлот" предлагал создать нового перевозчика на базе "Авроры", он ответил: "Действительно, такое предложение "Аэрофлота" было... вопрос находится в проработке".

"Пока преждевременно говорить о результатах. Планируется совещание в правительстве РФ по выполнению поручения президента. **Росавиация** готовит свои предложения, министерство транспорта готовит свои предложения", — добавил глава **Росавиации**.

В пресс-службе российской S7 ранее сообщили, что перевозчик не планирует участвовать в создании авиакомпании для полетов на Дальний Восток.

<https://1prime.ru/business/20200117/830809252.html>

## **RNS; 2020.17.01; РОСАВИАЦИЯ ОБЪЯСНИЛА ПОСАДКУ SSJ-100 НА НЕДОСТРОЕННОЙ ПОЛОСЕ**

Глава **Росавиации** Александр **Нерадько** объяснил возможную причину посадки самолета авиакомпании «Ираэро» на недостроенную полосу в Домодедово тем, что полоса была лучше видна пилоту после прошедших дождей.

«Это, прежде всего, свидетельствует о серьезных отклонениях в деятельности экипажа. Это во многом человеческий фактор. Пока полоса стояла под снегом, она была непривлекательна для экипажа. Сейчас прошли дожди в московском регионе, и полоса, по словам командира воздушного судна, более четко стала выделяться, отображаться на сетчатке глаза... Это так кажется, но эти события происходят не только у нас в стране», — заявил **Нерадько**.

В четверг самолет авиакомпании, летевший из Сабетты в Домодедово, совершил посадку на еще не действующей ВПП на московском аэродроме. Никто из пассажиров не пострадал, посадка прошла штатно.

Как сообщил источник агентства «Интерфакс», пока в качестве основной версии случившегося рассматриваются действия экипажа в сложных метеоусловиях.

<https://rns.online/transport/Rosaviatsiya-obyasnila-posadku-SSJ-100-na-nedostroennoi-polose--2020-01-17/>

## **RNS; 2020.17.01; РОСАВИАЦИЯ НАШЛА НЕДОСТАТКИ В РАБОТЕ «ИРАЭРО» ПОСЛЕ НЕШТАТНОЙ ПОСАДКИ SSJ-100**

**Росавиация** отметила серьезные недостатки в работе авиакомпании «Ираэро», включая инцидент с занятием пассажиром места пилота Ан-24 и посадкой самолета на недостроенную полосу в Домодедово, сообщил глава **Росавиации** Александр **Нерадько**.

«Мы отмечаем в деятельности авиакомпании несколько очень серьезных недостатков в работе - как допуск пассажиров в кабину экипажа при рейсе на самолёте Ан-24, так и вчерашнее событие, это посадка на взлетно-посадочную полосу, не введенную в эксплуатацию», — сказал он.

По словам **Нерадько**, посадка не на ту полосу может свидетельствовать о том, что «экипаж не должным образом провел предпосадочную подготовку, не прочитал контрольную карту».

Глава ведомства также рассказал, как комиссия будет расследовать инцидент в Домодедово.

«Комиссия в течение трех дней изучит записи с бортового магнитофона, что происходили в кабине экипажа, записи регистратора полетных данных, изучит записи, что происходило на вышке-командно-диспетчерского пункта в аэропорту, изучит фразиологию радиообмена между диспетчером и экипажем и радиотехнических средств в аэропорту», — добавил он.

В четверг самолет авиакомпании, летевший из Сабетты в Домодедово, совершил посадку на еще не действующей ВПП на московском аэродроме. Никто из пассажиров не пострадал, посадка прошла штатно.

Как сообщил источник агентства «Интерфакс», пока в качестве основной версии случившегося рассматриваются действия экипажа в сложных метеоусловиях.

<https://rns.online/transport/Rosaviatsiya-nashla-nedostatki-v-raboteIraero-posle-neshtatnoi-posadki-SSJ-100-2020-01-17/>

## **ТАСС; 2020.17.01; ФУНКЦИЯ БЕСКОНТАКТНОЙ ОПЛАТЫ ПРОЕЗДА ПОЯВИТСЯ НА МЦД В 2020 ГОДУ**

Функция бесконтактной оплаты проезда на Московских центральных диаметрах (МЦД) появится в 2020 году, внедрение данной системы оплаты находится в завершающей стадии. Об этом сообщил директор по развитию диаметральных маршрутов «Центральной ППК» (ЦППК) Артем Царев в ходе пресс-конференции в ТАСС в пятницу.

«Это одна из важных пользовательских функций, которая, безусловно, заложена в проект МЦД. Ведутся работы по запуску этого функционала. <...> Это система, когда можно приложить телефон к турникету или к валидатору, если на станции валидатор. Соответственно, оплатить проезд еще проще. То есть даже необязательно иметь карту «Тройка», достаточно просто иметь телефон с функцией бесконтактной оплаты. Это запустится в ближайшее время, в этом году», - сказал Царев, отвечая на вопрос о возможности оплаты проезда на МЦД банковскими картами.

По его словам, работы по внедрению соответствующей системы находятся в завершающей стадии.

В ноябре 2019 года было открыто движение по первым Московским центральным диаметрам (МЦД) от Одинцова до Лобни и от Нахабина до Подольска. Они включают 132 км путей и 57 станций, с 19 из которых можно сделать пересадки на метро, МЦК и радиальные направления МЖД. К 2024 году количество станций должно увеличиться до 66, количество пересадок - до 27.

Всего планируется открытие пять диаметров. В общей сложности это 375 км пути, более 180 станций, организация движения по которым улучшит транспортное обслуживание 6,9 млн москвичей и 5,5 млн жителей Московской области.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/funkcia-beskontaktnoj-oplaty-proezda-poavitsa-na-mcd-v-2020-godu>

## **ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2020.20.01; ПРОЕЗД ПО МОСТУ ЧЕРЕЗ ЛЕНУ БУДЕТ ПЛАТНЫМ; ХОТЯ ГУБЕРНАТОР ЯКУТИИ И УТВЕРЖДАЛ ОБРАТНОЕ**

Мост через Лену вблизи Якутска построит консорциум из структуры ВИС и «Ростеха», сообщила администрация Якутии. Губернатор Якутии Айсен Николаев объявил, что мост становится реальностью.

Инвестору предстоит разработать проектную документацию, а региону – добиться федерального софинансирования: нужны не только кредиты, но и федеральные деньги. Пока проект в листе ожидания для включения в комплексный план развития инфраструктуры, напоминает чиновник.

Строительство продлится 4,5 года, а прежде два года могут уйти на получение разрешений и передачу земельных участков. Стоит мост, по оценке, свыше 83 млрд руб., более 54 млрд – бюджетные, все суммы уточнит экспертиза, писал «Коммерсантъ».

Николаев опровергал, что мост будет платным для легковых автомобилей, но условия концессионного соглашения (на сайте торгов) прямо предусматривают это.

Помимо 3 км собственно моста предстоит построить 14 км двухполосных подъездов к нему. Легковому автомобилю проезд обойдется более чем в 300 руб.: 12 руб. стоит каждый из 14 км дороги и 84 руб. – 3 км моста. Но это по состоянию на 2015 г., цена будет индексироваться. Грузовики станут платить по 24 руб. за 1 км дороги и 269 руб. – за мост. Выручку, которую инвестор запланировал, но не сможет собрать, ему возместит регион.

Проектом интересуются несколько инвесторов, говорил куратор транспорта, и. о. вице-преьера Максим Акимов, но не называл их. Но контракт ВИС получит без конкурса – желающих оспорить предложение ВИС нет. На рынке государственно-частного партнерства распространены джентльменские соглашения: вложения частного инвестора не принято перебивать, объясняет участник инфраструктурных сделок. Да и рынку было хорошо известно, что проект структурировался Якутией под ВИС, говорят сотрудник одного из крупнейших инвесторов в инфраструктуру и участник инфраструктурных сделок. В Якутии компании группы ВИС уже строили школы и детские сады и договорились о строительстве большого арктического центра культуры и эпоса, стоимость которого сопоставима с московским «Зарядьем» (18,5 млрд руб.). Представитель Якутии не ответил на вопросы.

Большинство транспортных проектов в портфеле ВИС пока не построено. Группа ВИС специализируется на региональных проектах, в основном на севере; еще ВИС построит дорогу в обход Хабаровска и мост в Калининграде (в этом году должен решиться вопрос о выделении федеральных средств), а также дорогу Виноградово – Болтино – Тарасовка, которая может соединить Дмитровское шоссе с Ярославским.

ВИС не все удастся: в Новосибирске, к примеру, концессия на строительство двух мусоросортировочных комплексов с полигонами была расторгнута из-за общественного недовольства. А на Ямале расторгнута концессия на строительство железной дороги Бованенково – Сабетта («Северный широтный ход – 2»), ВИС объясняла это изменением статуса – проект стал федеральным, что потребовало другого состава участников. Завершение строительства перинатального центра в Сургуте, о котором договорились в 2015 г., неоднократно переносилось; теперь речь идет о 2020 г., в планах было достроить в 2017–2018 гг. Арбитражный суд региона встал на сторону инвестора.

Мост через Лену очень важен для экономики Якутии, он обсуждался много лет, говорит директор института транспорта Высшей школы экономики Михаил Блинкин: город фактически разорван пополам, эти половины соединяет лишь паромная переправа летом и ледовая – зимой. Мост получается дорогой и технический сложный, замечает Блинкин, но удобного места для него просто нет.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2020/01/19/820942-proezd-mostu>

На ту же тему;

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/proektno-izyskatelskie-raboty-dla-stroitelstva-mosta-cherz-lenu-v-akutii-budut-v-2020-g>

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/konsortsium-vis-i-rostekha-stal-uchastnikom-konkursa-na-stroitelstvo-mosta-cherz-lenu>

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/344F8AA9E70C5FED432584F2003ADA68>

## **ТАСС; 2020.17.01; ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ «ПЕРЕКРЕСТКА» БАМА И ТРАНССИБА ВЫРАСТЕТ В 1,5 РАЗА В 2023 ГОДУ**

Завершение всех этапов реконструкции ключевого железнодорожного узла на Восточно-Сибирской магистрали – станции Тайшет планируется в 2023 году, проект увеличит пропускную способность станции почти в 1,5 раза, говорится в сообщении РЖД.

«Четвёртый и пятый этапы реконструкции станции Тайшет планируется завершить в 2023 году», - заявили в госкорпорации. Реализация проекта позволит почти в полтора раза увеличить пропускную способность станции Тайшет.

Как отметил в сообщении заместитель гендиректора – начальник Центральной дирекции управления движением РЖД Павел Иванов, соблюдение сроков реконструкции станции, а также строительства второго главного пути Тайшет – Тагул особенно важно для синхронизации их с вводом объектов, реализуемых на участке Междуреченск – Тайшет.



Станция Тайшет – это крупный железнодорожный узел, находящийся на пересечении четырёх направлений: на запад и юго-восток – Транссиб, на юго-запад – Абакан, на восток – БАМ, что делает ее одной из важнейших сортировочных станций не только на Восточно-Сибирской железной дороге, но и на всей сети РЖД.

Реконструкция станции является частью комплексного проекта по модернизации и развитию пропускных способностей БАМа и Транссиба, осуществление которого позволит удовлетворить возрастающую потребность в перевозке грузов в направлении Дальнего Востока. В 2019 году завершился первый этап работ реконструкции станции Тайшет, в рамках которого, в частности, был построен новый грузовой двор. Это сделало возможным погрузку на станции крупнотоннажных контейнеров, и в целом увеличило переработку грузов на станции по сравнению с 2018 годом в 4,5 раза. В настоящее время параллельно реализуются второй и третий этапы реконструкции. В их рамках предусмотрено удлинение существующих путей транзитного парка и укладка трех новых путей, разделение потоков пассажирских поездов.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/propusknaa-sposobnost-perekrestka-bama-i-transsiba-vyrastet-v-15-raza-v-2023-godu>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.17.01; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ К 2023 Г ПЛАНИРУЕТ АКТУАЛИЗИРОВАТЬ ПРОЕКТ Ж/Д ЛИНИИ "БЕЛКОМУР"**

Проект строительства железнодорожной магистрали должен быть актуализирован к декабрю 2022 года, сообщает администрация АО МК "Белкомур".

Правительство РФ распоряжением от 21 декабря 2019 года №3120-р внесло проект в план развития инфраструктуры Северного морского пути на период до 2035 года. "Предстоит провести комплексный анализ проекта, наполнить его новым содержанием и подтвердить неоспоримую целесообразность его реализации", - отмечается в сообщении.

Как сообщалось ранее, "Белкомур" (Белое море - Коми - Урал) - комплексный проект промышленного и инфраструктурного развития севера РФ и Урала, основой которого является строительство железнодорожной магистрали Соликамск - Сыктывкар - Архангельск протяженностью 1161 км. Ее пропускная способность составит до 35 млн тонн грузов в год. Железная дорога состоит из 2 участков, северного (по территории Архангельской области и Коми) и южного (от Сыктывкара по территории Коми и Пермского края). Фактически необходимо проложить линии Карпогоры - Вендинга и Сыктывкар - Гайны - Соликамск, а остальные участки Северной железной дороги (филиал РЖД) - реконструировать. "Белкомур" позволит сократить путь от Урала до портов Архангельска на 800 км. Его общая стоимость оценивалась в 180 млрд рублей.

В 2008 году проект "Белкомур" был включен в Транспортную стратегию РФ до 2030 года и Стратегию развития железнодорожного транспорта РФ до 2030 года. До 2009 года проект готовился для софинансирования из средств инвестиционного фонда России.

С 2009 года шли поиски инвестора для участия в этом проекте. В числе компаний, которым мог бы быть интересен этот проект для перевозки грузов, назывались АО "СУЭК", ПАО "Уралкалий" (МОЕХ: URKA), АО "Еврохим", АО "Соликамскбумпром" (МОЕХ: SKBP) и другие предприятия. Позже интерес к проекту проявляли ВЭБ, Банк развития Китая, министерство железных дорог КНР, Китайская гражданская инженерно-строительная корпорация в России, Центр экономического и инвестиционного сотрудничества России и Китая.

В 2013 году компания DB International GmbH (DBI, Германия), "дочка" железнодорожного перевозчика Deutsche Bahn, подтвердила свое участие в строительстве железнодорожной магистрали.

Ожидаемые сроки завершения строительства северного участка "Белкомура" на территории Коми переносились несколько раз. Сначала власти Коми прогнозировали, что строительство путей на территории региона будет завершено в 2014 году, а позже говорилось, что магистраль будет запущена в 2018 году.

В 2015 году межрегиональная компания "Белкомур" и Poly Technologies, Inc (КНР) подписали соглашение о строительстве железнодорожной магистрали Архангельск - Сыктывкар - Соликамск. В частности, компания примет участие в финансировании,



проектировании и строительстве новых участков линии протяженностью 712 км, а также модернизирует 449 км действующих участков железной дороги.

Планировалось, что в рамках реализации проекта "Белкомур" и китайские инвесторы создадут специальную проектную компанию для подготовки предложений правительству РФ о заключении концессионного соглашения по проекту.

В 2016 году министерство транспорта РФ заявляло, что в период до 2020 года не видит бюджетных источников для финансирования проекта строительства этой железнодорожной линии.

В 2017 году представители РЖД сообщили, что считают целесообразным начать реализацию проекта после 2025 года.

В феврале 2019 года Газпромбанк (МОЕХ: GZPR), правительства Коми, Архангельской области и межрегиональная компания "Белкомур" в рамках Российского инвестиционного форума в Сочи подписали соглашение о сотрудничестве по проекту строительства железнодорожной магистрали Архангельск - Сыктывкар — Соликамск.

## **ТАСС; 2020.17.01; ОНФ В 2020 ГОДУ СОСТАВИТ КАРТУ «УБИТЫХ» ДОРОГ, ВЕДУЩИХ К ФЕЛЬДШЕРСКИМ ПУНКТАМ**

Члены межрегионального общественного движения «Убитые дороги» совместно с активистами Общероссийского народного фронта (ОНФ) в 2020 году намерены провести первый масштабный рейд по сельским дорогам страны, чтобы оценить состояние трасс между всеми фельдшерско-акушерскими пунктами (ФАП) и отдаленными селами. По итогам будет составлена карта, сообщил в пятницу ТАСС главный инженер дорожной инспекции ОНФ Николай Мельков, один из основателей движения «Убитые дороги», зародившегося в Пскове.

По его словам, эта работа будет проведена в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги», а сам рейд организуют члены Общероссийского народного фронта в рамках проекта «Дорожная инспекция ОНФ/Карта убитых дорог».

«В этом году займемся оценкой доступности ФАП. Пилотным регионом станет Псковская область, где эта тема тоже острая. Протяженность региональных дорог здесь составляет более 8 тыс. км, при этом лишь 32% из них - в нормативном состоянии. Общественники из ОНФ оценят качество дорог между ФАП и деревнями, а также между фельдшерскими пунктами и медцентрами более высокого уровня. Это будет сделано по всей России, затем систематизируем информацию, полученную карту представим федеральным властям, в том числе в Министерство транспорта РФ», - сказал собеседник.

Мельков отметил, что тема о доступности медуслуг крайне актуальна для жителей страны, проживающих на селе: в последние годы активисты получают множество жалоб на состояние региональных трасс, расположенных между поселками и ФАП. До некоторых фельдшерских пунктов жителям приходится добираться в течение часа по дорогам, больше напоминающим «стиральную доску». Он добавил, что в Псковской области «первые точечные рейды» были проведены в 2013 году. Активисты возобновили эту работу в конце 2019 года, посетив с инспекцией территории в двух муниципалитетах.

«Мы проверили несколько ФАП, оценили, как до них можно доехать из соседних деревень. Взяли для начала два района - Красногородский и Гдовский район, так как там строятся новые ФАП, и уже поступили жалобы, что добираться до них населению неудобно. Взяли в районе самые отдаленные населенные пункты, изучали логистику и состояние дорог. В ряде случаев трястись по дороге приходилось полчаса к пункту, где сидит только фельдшер. А дальше, если у пациента что-то сложное, нужно еще ехать в учреждение более высокого уровня», - рассказал Мельков.

Он отметил, что в ходе рейдов общественники будут изучать не только качество дорожного полотна, но и оценивать время в пути, которое придется затрачивать жителям сел и деревень, чтобы добраться до ФАП. «Эффект от этой работы в том, чтобы предоставить властям максимально правдивую информацию. Ведь, судя по нашим дорожным экспедициям, мы получали официальную информацию о том, что сделано в регионах в дорожной сфере, однако на практике во многих случаях это не подтверждалось в ходе рейдов. То есть благодаря нашей работе правительство страны и президент получают

объективную информацию о состоянии дорог между ФАП и селами, что позволит способствовать скорейшему их приведению в порядок», - пояснил главный инженер дорожной инспекции ОНФ.

Общественный контроль на дорогах

Кроме нового проекта по оценке транспортной доступности ФАП, общественники из российского движения «Убитые дороги» намерены усилить контроль за работой подрядчиков, которые восстанавливают магистрали на средства нацпроекта. Наибольшее внимание планируют уделить Псковской области, так как на этой территории зародилось само движение, и там проживают наибольшее число активистов. Общественники разработали специальную базу данных, куда заносят информацию по всем дорожным объектам.

«Мы разработали свою систему, создав огромную базу данных. В ней можно отследить стоимость проектов и работ, кто из подрядчиков какие объекты делал, кто участвовал в конкурсах. Также здесь данные о длине и площади ремонтируемых участков, стоимости ремонта одного квадратного метра. Все данные заносим с номерками госзакупок, и также добавляем снижение цены контракта по отношению к начальной стоимости. Все данные собираем и по ремонту улиц, и дворов, и региональных участков», - рассказал собеседник агентства, пояснив, что такая работа позволяет «повысить прозрачность дорожных ремонтов».

В 2019 году общественники начали проводить рейды по дорогам Псковской области, которые приводились в порядок в рамках нацпроекта. Они выезжали во все муниципалитеты региона и контролировали подрядчиков. По итогам нашли множество недочетов.

«Были замечания по технологии производства, в основном дорожники не проливали покрытие битумом. Иногда не асфальтируют съезды с ремонтируемых дорог. Также в законе прописано, что нужно создавать доступную среду для всех категорий граждан, не только для инвалидов, но и для пожилых людей, женщин с колясками, детей. Таких людей у нас 80%. Но при ремонтах все бордюры на многих улицах сделаны совершенно неправильно и не соответствуют нормативам. Некоторые подрядчики сопротивляются, некоторые не понимают, как это делать», - отметил главный инженер дорожной инспекции ОНФ.

Безопасность и качество

По словам Мелькова, несмотря на недочеты и замечания, в Пскове стало больше отремонтированных дорог и сократилось количество жалоб со стороны жителей. По его оценке, за 2019 год число жалоб населения на разбитые проезжие части уменьшилось на 20%. На данный момент в областном центре зафиксировано лишь около 300 активных обращений граждан.

«За год по Пскову число обращений, жалоб на состояние дорог и на обеспечение их безопасности сократилось на 20%. Раньше нам в ОНФ жаловались на целые улицы, в том числе на центральные. Сейчас переходят в основном жалобы на дворы, на более мелкие, периферийные улицы. Это объясняется тем, что за последний год нацпроект сильно улучшил ситуацию. Сокращение жалоб произошло за счет нацпроекта, так как средства были выделены довольно большие», - отметил он.

При этом, по словам собеседника, новое асфальтовое покрытие привело к тому, что такие участки дорог резко перестали быть безопасными: водители часто превышают скорость, а существующие меры по ее ограничению - неэффективны.

«До ремонтов люди ездят медленно, а после ремонта нужно обеспечить безопасность на дорогах, пока в Пскове ее нет. Мы видим, что в местах, где стоят камеры фотовидеофиксации, снижается скорость и аварийность, но это только непосредственно перед камерами. По факту они не снижают безопасность. Правильно создать среду так, чтобы водители не могли нарушать. Например, в Пскове много длинных улиц, а они должны менять свои направления, чтобы водители не могли быстро разогнаться. В целом в Пскове мы видим прямые улицы: нет успокоительного движения, кроме лежачих полицейских, которые не показывают эффективности», - пояснил эксперт.

<https://futureussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/obsestvenniki-v-2020-g-sostavit-kartu-ubityh-dorog-v-rf-vedusih-k-feldserskim-punktam>

## **ТАСС; 2020.17.01; В КУРСКОЙ ОБЛАСТИ ОТРЕМОНТИРУЮТ БОЛЕЕ 300 КМ АВТОДОРОГ В 2020 ГОДУ**

В 2020 году в Курской области планируется отремонтировать 336 км дорожной сети региона и построить 57 км новых дорог, сообщает в пятницу Федеральное дорожное агентство (Росавтодор).

«В общей сложности на развитие автомобильных дорог региона будет направлено больше 6 млрд рублей. Из них 1,5 млрд - из федерального бюджета», - отметил губернатор Курской области Роман Старовойт на встрече с заместителем министра транспорта Андреем Костюком.

Глава региона сообщил, что в рамках реализации нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» отремонтируют более 70 км дорожного полотна: 54 участка - в областном центре и еще три - на региональной дорожной сети.

В планах также провести реконструкцию улицы Бойцов и Светлой в городе Курске. На эти цели из федерального бюджета дополнительно выделят 211 и 130 млн рублей соответственно. Также область подала заявку на участие в программе по приведению в порядок аварийных мостов. Власти региона рассчитывают привлечь 1 млрд рублей на реконструкцию восемь мостов.

Кроме того, в 2020 году Росавтодор капитально отремонтирует 20 км федеральных трасс в регионе. Планируется расширить несколько участков трассы М-2 «Крым» с подъездом к Курску, Р-298 Курск - Воронеж и А-142 Тросна - Калиновка. Также увеличат проезжую часть на трех искусственных сооружениях (в частности, путепровод на 535-м км и моста через реку Москву на 526-м км трассы М-2 и путепровод через железную дорогу на 138-м км автодороги Р-298).

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-kurskoj-oblasti-otremontiruut-bolee-300-km-avtodorog-v-2020-godu>

## **ТАСС; 2020.17.01; НАО ПОЛУЧИТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ НАРЬЯН-МАР - УСИНСК 6,3 МЛРД РУБЛЕЙ ФЕДЕРАЛЬНЫХ СРЕДСТВ**

Ненецкий автономный округ (НАО) в течение трех лет получит из федерального бюджета 6,3 млрд рублей на строительство дороги Нарьян-Мар - Усинск. Как сообщила в пятницу пресс-служба администрации региона, средства выделены в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги».

НАО не имеет постоянного наземного транспортного сообщения с другими регионами страны. Строительство дороги Нарьян-Мар - Усинск протяженностью 217 км ведется с 1985 года. Протяженность недостроенных участков в настоящее время 50,6 км.

«6,3 млрд рублей выделят Ненецкому округу из федерального бюджета на завершение строительства первого участка дороги Нарьян-Мар - Усинск. Соответствующее соглашение заключено между Ненецким автономным округом и Федеральным дорожным агентством (Росавтодор). Средства выделены региону в рамках приоритетного национального проекта «Безопасные и качественные автодороги», - говорится в сообщении.

В 2020 году из федерального бюджета поступят 100 млн рублей, в 2021 году - 2,9 млрд рублей, в 2022 году - 3,2 млрд рублей. Общая протяженность участка 23,3 км, его строительство планируется завершить в 2023 году.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/nao-polucit-na-stroitelstvo-dorogi-naran-mar-usinsk-63-mlrd-rub-federalnyh-sredstv>

## **ТАСС; 2020.17.01; РЕМОНТ МОСТА В БИРОБИДЖАНЕ ОТЛОЖЕН НА ГОД**

Работы по реконструкции в Биробиджане (Еврейская АО) старого автомобильного моста, который связывает две разделенные рекой Большая Бира части города, предполагается начать почти на год позже запланированного - во второй половине 2020 года. Об этом сообщается в пятницу на официальном сайте городской администрации по итогам совещания мэра с разработчиками проектной документации.

Мосту требуется капитальный ремонт, он будет вестись в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Работы планировалось начать

осенью 2019 года, а закончить - в ноябре 2020 года. Как поясняется в сообщении, мэрия города три раза объявляла аукцион, но подрядная организация так и не была выявлена. Позже выяснилось, что в проектной документации были найдены неточности; было принято решение доработать проект и начать работы в 2020 году.

«На сегодняшний день мы отработали договор с проектной организацией на модернизацию проекта и на его доработку. <...> Сроки обозначены, до конца марта 2020 года мы должны доработать необходимые документы. В апреле-мае должны пройти государственную экспертизу и дальше работать над запуском этого проекта (запланировано на второе полугодие 2020 года). Эта ситуация находится на контроле у врио губернатора ЕАО Ростислава Гольдштейна», - приводятся в сообщении слова мэра Биробиджана Александра Головатого.

На период ремонта будет сооружен временный мост. «Что касается временного сооружения, то оно, конечно же, будет, потому что у нас и городские маршруты передвигаются по мосту, и мы никак не можем закрыть движение», - говорится в сообщении.

Общая протяженность старого автомобильного моста - 435 метров, помимо реконструкции самого моста планируется ремонт части дороги к нему. На эти работы из федерального бюджета выделено 350 млн рублей. Местных компаний, способных провести ремонт, в области нет. Власти рассчитывали на предприятия из других дальневосточных регионов.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/remont-mosta-po-nacproektu-v-birobidzane-perenesli-na-god-iz-za-netocnostej-v-proekte>

## **КОММЕРСАНТЪ; ДИАНА ГАЛИЕВА, ДМИТРИЙ БУТРИН; 2020.20.01; ГИЛЬОТИНУ НЕ ДАЮТ ЗАТУПИТЬ; МИНЮСТ ПРЕДЛАГАЕТ ПРАВИТЕЛЬСТВУ РАСШИРИТЬ ЕЕ ПРИМЕНЕНИЕ РАДИ САМОЗАЩИТЫ МЕХАНИЗМА**

Минюст предложил распространить механизм «регуляторной гильотины» на законопроекты, подготовленные любыми субъектами законодательной инициативы — сейчас он действует только в отношении проектов правительства. Декларируемая задача Минюста — защитить «гильотину» от попыток ее обойти или значимо изменить механизм ее работы, а также дать бизнесу — через создание отзывов правительства — возможность влиять на законотворчество.

Минюст предлагает максимально расширить перечень нормативно-правовых актов, требующих оценки на соответствие принципам, которыми руководствуется механизм «регуляторной гильотины». Идея ведомства — распространить риск-ориентированный подход на предложения по возможности всех субъектов законодательной инициативы. Напомним, сейчас через механизм «регуляторной гильотины» проходят только нормативно-правовые акты правительства, содержащие, отменяющие или модифицирующие обязательные требования.

В новой конструкции Белый дом должен будет применять риск-ориентированный подход при подготовке заключений, официальных отзывов и поправок и на другие законодательные инициативы, способные повлиять на реализацию административной реформы.

Согласно Конституции, таким правом обладают президент, Совфед, Госдума, региональные парламенты, Конституционный и Верховный суды.

Как следует из опубликованного Минюстом на [regulation.gov.ru](http://regulation.gov.ru) проекта постановления правительства, нововведения призваны унифицировать порядок подготовки позиции при разработке заключений. Сам документ подготовлен в соответствии с декабрьским протоколом правительственной комиссии по проведению реформы контрольно-надзорной деятельности (КНД) под председательством и. о. главы аппарата правительства Константина Чуйченко.

Как пояснил “Ъ” источник в аппарате правительства, проект должен обеспечить максимальное покрытие всех источников законодательных инициатив, которые могут содержать обязательные требования.



Для этого авторы проекта предлагают расширить полномочия подкомиссии реформы КНД под руководством замглавы аппарата правительства Юрия Любимова — они «в случае необходимости» смогут рассматривать и согласовывать все проекты нормативно-правовых актов министерств и других законодательных субъектов, в случае если они устанавливают, изменяют или отменяют обязательные требования. Замечания подкомиссии должны учитываться и головным ведомством при подготовке проектов правительственных поправок к таким инициативам (решения по неучтенным предложениям подкомиссии будет принимать комиссия Белого дома по законопроектной деятельности). Очевидно, что в случаях, где отзывы правительства не имеют, как внутри правительства, силы решения, они будут консультативными — то есть субъекты инициативы в принципе могут их игнорировать.

Как реформе КНД отмерили три года

Одной из неявно декларируемых задач нового порядка, исходя из текста, является защита самой «гильотины» как механизма от ее изменения — НПА, «принятие которых способно повлиять на механизм «регуляторной гильотины» и его реализацию». Нововведения должны обеспечить и участие бизнес-сообщества в подготовке заключений правительства на такие проекты — в состав комиссии входят представители ведущих деловых объединений. Как рассказал “Ъ” первый вице-президент «Опоры России» и член подкомиссии по административной реформе Владислав Корочкин, проект Минюста должен устранить лазейку для проектов, которые не проходят оценку регулирующего воздействия. «Дискуссия об этом ведется давно. Хотя, например, проекты Госдумы требуют отзыва правительства и комитетов, иногда они принимаются в ускоренном режиме — в результате без должного анализа», — пояснил он. Глава правового комитета «Деловой России» и член рабочей группы «гильотины» по коллекторской деятельности Екатерина Авдеева также отметила, что нововведения предполагались изначально, но рабочим группам нужно было сформулировать сам концепт «регуляторной гильотины». «Процесс принятия новых нормативно-правовых актов не приостановлен на период действия «гильотины», проект Минюста укладывается в логику реформы — принятые НПА должны этому концепту соответствовать», — добавила она.

Рассмотрение подкомиссией нормативно-правовых актов на соответствие «регуляторной гильотине» продлится до завершения реформы контрольно-надзорной деятельности — срок ее окончания запланирован на начало 2021 года. Впрочем, с учетом отмены региональных и муниципальных актов «регуляторная гильотина» может продлиться вплоть до 2023 года (см. “Ъ” от 17 января). Отметим, предложение Минюста готовилось до отставки правительства — впрочем, премьер-министр Михаил Мишустин заявил о реформе КНД как о приоритете работы на 2020 год.

<https://www.kommersant.ru/doc/4225379>

## **ТАСС; 2020.17.01; ЭКСПЕРТ: ЦИФРОВИЗАЦИЯ ПОЗВОЛИТ ЛОГИСТИЧЕСКИМ ОПЕРАТОРАМ РФ СОЗДАВАТЬ СПЕЦПРЕДЛОЖЕНИЯ**

Цифровизация логистического процесса позволит транспортным операторам делать индивидуальные предложения для каждого грузоотправителя. Такое мнение высказал в пятницу ТАСС гендиректор одного из крупнейших логистических операторов России "Деловые линии" Фарид Мадани.

"Цифровизация процессов дает нам возможность предоставлять услугу высокого качества по привлекательной цене и делать выверенные персонализированные предложения", - сказал он.

По словам Мадани, в настоящее время возглавляемая им группа компаний одной из первых в отрасли внедрила систему страхования сроков доставки, а также упростила работу с претензиями клиентов за счет перевода ее в цифровое пространство. "Таким образом предоставляется максимум возможных гарантий качества и финансового покрытия рисков", - отметил он.

Кроме того, внедрение современных технологий позволило наладить необходимую интеграцию с системами и базами данных партнеров, в том числе объединять данные как эксклюзивного программного обеспечения, так и стандартных приложений.



В связи с этим Мадани добавил, что в минувшем году группа компаний заняла первое место в профильной номинации национальной премии "Грузовики и дороги - 2019", вручаемой при поддержке Минтранса РФ.

<https://tass.ru/ekonomika/7543243>

## **ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2020.20.01; ПРОСТО КОСМОС: СИСТЕМУ ЭРА-ГЛОНАСС ПОДКЛЮЧАЮТ К ДТП; С 2021 ГОДА ОФОРМЛЕНИЕ АВАРИЙ ПО ЕВРОПРОТОКОЛУ ДОЛЖНО ЗАМЕТНО УПРОСТИТЬСЯ**

Автомобилисты с 2021 года смогут воспользоваться системой ЭРА-ГЛОНАСС при оформлении ДТП по европротоколу. Данные об обстоятельствах аварии поступят страховым компаниям автоматически — водителям не нужно будет фотографировать повреждения машин, сообщили «Известиям» в Российском союзе автостраховщиков (РСА). Но автовладельцам придется установить устройство системы экстренного реагирования с расширенными функциями или провести его «перепрошивку». Сейчас более половины аварий в России оформляется без вызова ГИБДД. Услуга, скорее всего, будет востребована, но ее внедрение может затянуться, полагают участники авторынка и эксперты.

### **Страховая помощь**

До конца года технические средства для автоматической фиксации ДТП планируется интегрировать с автоматизированной информационной системой (АИС) ОСАГО, сообщил «Известиям» глава Российского союза автостраховщиков Игорь Юргенс. Это позволит осуществлять обмен данными между ЭРА-ГЛОНАСС и АИС ОСАГО.

По его словам, к середине года РСА начнет подготовку документации для разработки необходимого программного обеспечения. С помощью нового ПО данные, зафиксированные «на борту» автомобиля, которые в зашифрованном виде передаются в госсистему ЭРА-ГЛОНАСС, смогут затем отправляться в АИС ОСАГО и далее — конкретной страховой компании для расчета выплат.

Это упростит оформление аварии без вызова ГИБДД — по европротоколу. Он действует, если столкнулись только два автомобиля, у обоих водителей есть полисы ОСАГО, в ДТП нет пострадавших, а ущерб не превышает 400 тыс. рублей.

Подготовку к реализации этой услуги ведет и оператор системы ЭРА-ГЛОНАСС — АО «ГЛОНАСС».

— Совместно с РСА разработаны требования к терминалу, который сможет передавать информацию об обстоятельствах аварии — направлении движения в момент столкновения и самом ударе (профиль ускорений или замедлений, график ударных нагрузок), эти требования зафиксированы в действующих национальных стандартах, — сказал «Известиям» директор по управлению и развитию продуктов АО «ГЛОНАСС» Артем Климовский.

По его словам, компания внедрила программно-аппаратный комплекс, позволяющий проверять корректность работы опытных образцов технических средств контроля информации о ДТП.

Сейчас модулями ЭРА-ГЛОНАСС в стране оборудовано более 4,8 млн автомобилей (с 2017-го их ставят на все новые и ввезенные в РФ машины). Они способны осуществить экстренный вызов и передать оперативным службам местоположение и данные попавшего в ДТП авто (цвет, марку, vin-номер).

По словам Артема Климовского, прорабатывается вопрос установки устройств, способных передавать сведения, необходимые страховщикам, на самые массовые модели. В обсуждениях участвуют ведущие автопроизводители, подчеркнул он. После появления новых модулей ЭРА-ГЛОНАСС водителю достаточно будет после аварии нажать кнопку SOS системы экстренного реагирования, чтобы направить все данные в страховую компанию.

Такие устройства уже разрабатываются на рынке. Как пояснил «Известиям» директор по телематическим решениям НПП «Итэлма» Александр Соколов, блок очень компактный и устроен по принципу all-in-one, то есть все компоненты в едином корпусе. Это повышает

надежность и упрощает установку на автомобиль. У модуля две кнопки: одна для вызова помощи, если система ЭРА-ГЛОНАСС при аварии не сработала автоматически, другая — для передачи данных о ДТП страховщикам. Устройство еще не было официально представлено на рынке, цену компания не раскрывает.

По словам источника «Известий» в другой компании — производителе модулей ЭРА-ГЛОНАСС, сейчас устройство стоит \$200–250. Блок с расширенным функционалом обойдется несколько дороже. Но основное препятствие внедрения технологии, по его мнению, заключается в отсутствии запроса со стороны автопрома. Новые устройства придется проверять в том числе с помощью краш-тестов, а это дорого, пояснил собеседник «Известий».

В пресс-службе «Киа Моторс Россия и СНГ» (официальный дистрибутор Kia) сообщили «Известиям», что говорить о готовности к установке модулей нового типа преждевременно, поскольку требуется внести изменения в нормативные акты и заново сертифицировать все транспортные средства.

— С нами этот вопрос не обсуждался, — добавили в компании.

В Группе «ГАЗ», «АвтоВАЗе», российских офисах Hyundai и Toyota отказались от комментариев. В представительствах Volkswagen, Renault, Nissan на момент публикации на запросы не ответили.

Готов интегрировать сервис взаимодействия со страховщиками в свои автомобили УАЗ, сообщили «Известиям» в пресс-службе предприятия. Там заверили, что смогут оперативно перенастроить блок ЭРА-ГЛОНАСС на модели «Патриот», если услуга окажется востребованной.

Удар по мошенникам

Сегодня около 52% аварий оформляется по европротоколу, в остальных случаях — с участием ГИБДД, следует из данных РСА.

Как пояснили «Известиям» в союзе, установка модуля ЭРА-ГЛОНАСС с расширенными функциями не освободит автовладельцев от оформления документа, который должен быть подписан обоими участниками ДТП, — им по-прежнему придется заполнять извещение о ДТП (это можно сделать в электронном виде через приложение «Помощник ОСАГО») и передавать в страховую бумажное заявление о возмещении ущерба. Но не нужно будет фотографировать повреждения для максимальной выплаты в 400 тыс. рублей (максимум без фото — 100 тыс. рублей).

— Могут быть проблемы с качеством фотографий, если авария произошла вечером или ночью. При наличии блока ЭРА-ГЛОНАСС с расширенными функциями момент удара автомобилей и место происшествия будут автоматически зафиксированы. Схема аварии и повреждения при этом, как и раньше, описываются в извещении, — отметили в РСА.

По мнению сопредседателя Союза потребителей РФ Антона Недзвецкого, услуга будет востребована автомобилистами, она также позволит страховщикам эффективнее выявлять мошенников, имитирующих ДТП.

Вместе с тем, по мнению юриста, использование системы экстренного реагирования не должно стать единственным способом подтвердить факт ДТП. По его мнению, это откроет страховым компаниям лазейки, чтобы отказывать в выплатах — например, если система не сработала из-за отсутствия связи либо повреждения машины при ударе.

<https://iz.ru/965366/aleksandr-volobuev/prosto-kosmos-sistemu-era-ghlonass-podkliuchaiut-k-dtp>

## **КОММЕРСАНТЬ FM Н.НОВГОРОД; 2020.20.01; ПРОЕКТ ЗАВЕРШЕНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ВЕНТИЛЯЦИИ НА СТАНЦИИ МЕТРО «СТРЕЛКА» НЕ ПРОШЕЛ ЭКСПЕРТИЗУ; ТЕПЕРЬ ЕГО ПРИДЕТСЯ ДОРАБОТАТЬ И ВНЕСТИ ЕЩЕ РАЗ**

Проектная документация по завершению строительства вентиляционного узла №2 на станции метро «Стрелка» получила отрицательное заключение экспертизы.

Об этом сообщает «Коммерсантъ-Приволжье» со ссылкой на региональный минтранс.

Транспортный эксперт Александр Седов предложил «КоммерсантъFM Нижний Новгород» посмотреть на проблему шире, и оценил работу по развитию нижегородского метро как бессистемную. Он, в частности напомнил, что в советское время, а затем и в 90-

х, и в начале 2000-х, строительство станции метро «Волга» не относилось к числу приоритетных и по использовавшейся в те годы четырехбалльной шкале имело самый низкий, четвертый уровень приоритетности. В первую очередь планировалось строить ветку в Сормово, Нагорную ветку и продолжение Автозаводской ветки, то есть станции «Юго-Западная», «Коломенская» и «Мончегорская». То есть Мещерский куст не считался таким важным, каким стал перед Мундиалем.

По мнению собеседника «БФМ НН», если уж оказалось возможным построить станцию метро «Стрелка» в значительной мере за счет федеральных средств в рамках подготовки к Чемпионату мира по футболу, то надо было строить единой очередью и участок до станции «Волга», как это планировалось изначально. А сейчас, по образному выражению Александра Седова, метropоезд уже ушел, поздно искать локти, надо искать деньги, переделывать проект и строить эту станцию и не только эту. Пока же, по его словам, мы просто кидаемся из угла в угол – без денег и без единой концепции.

<https://www.kommersant.ru/doc/4224751>

## **РИА НОВОСТИ; 2020.17.01; НА ТРАССЕ М4 «ДОН» ИСПЫТАЛИ УСИЛЕННЫЙ НАНОТРУБКАМИ АСФАЛЬТ**

Модифицированный, укрепленный с добавлением нанотрубок асфальтобетон вскоре может стать стандартом строительства дорог в России, говорится в сообщении «Роснано». Отмечается, что компания «ЭКО Групп» провела успешные испытания дорожного битума, модифицированного графеновыми нанотрубками Tuball - эта добавка произведена портфельной компанией «Роснано» OCSiAl. **Минтранс РФ** признал разработку перспективной, после чего была произведена укладка экспериментального участка дорожного полотна с нанотрубками на федеральной трассе М4, поясняет «Роснано».

«Первый в мире экспериментальный участок дорожного полотна с графеновыми нанотрубками уже уложен на федеральной трассе М4 «Дон». Испытания показали повышение устойчивости к образованию колеи и трещин на 67%», - также сообщает госкорпорация.

«Экспертный совет при министерстве транспорта РФ, при участии экспертов из различных министерств и ведомств признал разработку «ЭКО Групп» по модификации асфальтобетона инновационной, одобрил ее применение в дорожном строительстве и рекомендовал рассмотреть вопрос ее применения в дорожном строительстве», - отмечает гендиректор «ЭКО Групп» Александр Грейз.

«Графеновые нанотрубки формируют в асфальтобетоне армирующую сеть, которая улучшает комплекс физико-механических свойств: колеестойкость, температуру размягчения, предел прочности при сжатии и усталостную долговечность. Это существенно повышает эксплуатационные характеристики асфальтобетона, особенно важные в южных широтах на трассах, подверженных высокой транспортной нагрузке при высоких температурах», - пояснил вице-президент OCSiAl по продажам в России и СНГ Александр Зимняков.

В результате асфальтобетон, содержащий в своем составе битум с нанотрубками Tuball, демонстрируют рост устойчивости к образованию колеи на 67%, а устойчивость к усталостному трещинообразованию возрастает на 67,5%, подсчитали в «Роснано». И следующий шаг на пути применения разработки в масштабах страны — проектирование дорожной сети с упрочненным с помощью нанотрубок покрытием, уточняет представитель «ЭКО Групп».

<https://ria.ru/20200117/1563562138.html>

## **ТАСС; 2020.17.01; НОВОСИБИРСКИЕ ВЛАСТИ ПОДГОТОВИЛИ ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА ЮЖНОГО ТРАНЗИТА**

Подготовка проектной документации для строительства Южного транзита, в будущем крупнейшей автомагистрали, которая свяжет две федеральные трассы, проходящие через Новосибирск, где остро стоит проблема транспортной загруженности города, завершена. Об этом журналистам в пятницу сообщил губернатор Новосибирской области Андрей Травников.

В Новосибирске, третьем по численности населения городе России, транспортная ситуация осложнена недостатком мостов, путепроводов над железными дорогами, многоуровневых транспортных развязок и объездных путей для транзитного транспорта. Последние построены только на северной окраине города при следовании транзитом из Омска в Кемерово и обратно. Южный транзит должен связать две федеральные трассы, проходящие через Новосибирск, со строящимся Восточным объездом, что позволит создать единое транспортное кольцо вокруг города.

"Если говорить о готовности документации, то на сегодняшний день я бы назвал такие проекты, как Восточный обход Новосибирска, Южный транзит через Бугринский мост", - сообщил Травников, пояснив, что проект может быть реализован за счет средств Фонда национального благосостояния (ФНБ). Инвестирование средств резервного фонда, в котором накапливаются доходы с продажи нефти и газа, в инфраструктурные проекты стало одной из задач послания президента Федеральному собранию.

Проект строительства Южного транзита Новосибирска, стоимость которого ранее оценивалась в 25 млрд рублей, обсуждается с 2014 года. Предполагалось, что дорога будет проходить от трассы М-52 через левобережье Новосибирска и через Бугринский мост выйдет на Восточный объезд, который до сих пор не построен. Сумма разработки проектной документации, по предварительным оценкам, ранее составляла 800 млн рублей. Предполагается, что Южный транзит будет предназначен для транзитного, в том числе грузового, транспорта. Движение по трассе внутри Новосибирска будет бесплатным, въезд и выезд на областные трассы - платным. Протяженность шестиполосной автодороги должна составить около 30 км. В сентябре 2019 года стало известно, о том, что компания "Росинсталпроект" по заказу Управления автомобильных дорог (ТУАД) Новосибирской области проведет обоснование необходимости строительства Южного транзита. Стоимость контракта составляла 94,5 млн рублей.

<https://tass.ru/sibir-news/7542543>

### **ТАСС; 2020.17.01; ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА ВТОРОЙ ВЕТКИ МЕТРО ЕКАТЕРИНБУРГА ПОТРЕБУЕТ БОЛЕЕ 1 МЛРД РУБЛЕЙ**

Проектно-сметная документация на строительство второй ветки метро в Екатеринбурге, по предварительной оценке, оценивается более чем в 1 млрд рублей. Об этом журналистам сообщил глава региона Евгений Куйвашев на пресс-конференции в пятницу. "В декабре была пресс-конференция президента России, он поддержал [проект строительства второй ветки метро]. В порядке проектирования ведется формирование земельных участков. Для того, чтобы в полной мере был готов [проект], нужно подготовить проектно-сметную документацию. Предварительно проектно-сметная документация будет стоить чуть больше 1 млрд рублей, мы планово деньги выделяем", - сказал Куйвашев.

Глава Екатеринбурга Александр Высокинский в июле сообщил, что строительство второй ветки метро в Екатеринбурге планируется начать в 2021 году. После большой пресс-конференции президента в декабре глава города сказал ТАСС, что власти Екатеринбурга уже готовят проект второй ветки метро. Губернатор Свердловской области Евгений Куйвашев отмечал, что поддержка президента дает уверенность в появлении второй ветки.

<https://tass.ru/ural-news/7542851>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.20.01; ЗАПРЕТ Ж/Д КАЗАХСТАНА НА ПРИЕМ ПОРОЖНИХ ВАГОНОВ СНЯТ ДЛЯ ОПЕРАТОРОВ РФ НЕ НА ВСЕХ НАПРАВЛЕНИЯХ - ГАЗЕТА**

Запрет железнодорожной администрации Казахстана на прием порожних вагонов, в том числе из РФ, отменен лишь для некоторых направлений, отмечают в «Нефтетранссервисе» (НТС).

«Сейчас сняли конвенцию только для трех станций погрузки, но для остальных маршрутов в Казахстане ограничения действуют. Пока мы можем работать только с тремя



ключевыми клиентами «, - заявил изданию «Гудок 1520» глава коммерческого управления универсальных перевозок коммерческого департамента НТС Дмитрий Мальцев.

«На нас решение КТЖ («Казахстан темир жолы», Казахстанские железные дороги - ИФ) существенно отражается, поскольку открытых станций, где мы грузим не такие большие объемы, как на других трех, очень много», - добавил он. Ключевые станции, где разрешена погрузка, а также какой объем погрузки компания потеряла от запрета, менеджер не назвал.

Мальцев отметил лишь, что ситуацию сглаживает то, что «под погрузку января вагоны заадресовывались еще с середины декабря». «Поэтому, благодаря ранней отправке вагонов, мы частично выполнили план. В этом месяце мы, конечно, потеряем большие объемы, но за счет открытых под погрузку станций это падение не сильно по нам ударит. Пересматривать договоры с казахстанскими клиентами не планируем, поскольку направление этой страны для нас интересное и с точки зрения объемов - плодотворное», - отметил он.

Как сообщалось ранее, КТЖ с начала года установило бессрочный запрет на прием некоторых типов порожнего подвижного состава из других государств. «Мы 30 декабря получили уведомление от дирекции Совета (по железнодорожному транспорту Содружества - ИФ) о том, что Казахстан с 5 января вводит конвенцию на прием порожних вагонов - крытых, полувагонов и платформ - на всех станциях в адрес всех грузополучателей», - заявлял корпоративному изданию ОАО «Российские железные дороги» представитель центральной дирекции управления движением компании.

«После телеграммы о запрете, во время праздничных дней, дирекция Совета отправила несколько повторных уведомлений, где некоторым собственникам подвижного состава разрешили отправлять порожние вагоны на отдельные станции для определенных грузополучателей», - добавлял он при этом. По словам собеседника издания, это было решением казахстанской стороны. «РЖД не инициировали обращений о разрешении отдельным операторам ехать в Казахстан», - сказал он.

Запрет был отменен для АО «Первая грузовая компания» (актив Владимира Лисина), АО «Федеральная грузовая компания» («дочка» «Российских железных дорог»), АО «Нефтетранссервис» (подконтрольно Вадиму и Вячеславу Аминовым), АО «Новая перевозочная компания» (входит в Globaltrans) и ПАО «Совфрахт», следует из телеграмм зампреда дирекции Совета Сергея Соложенкина, содержание которых приводила газета.

Она уточняла, что в международном сообщении согласование отправки грузов происходит между железнодорожными администрациями, но при транспортировке порожних вагонов перевозчик не проверяет, есть ли груз, под который отправляется «порожняк», и согласована ли эта перевозка.

«Данный запрет - это не защита своих собственников, а упорядочивание адресовки порожних вагонов на инфраструктуру Казахстана. Казахстанская сторона сначала закрыла ввоз для всех, потом проработала с грузоотправителями вопрос, заключены ли договоры на перевозку, и после этого открыла ввоз порожних вагонов для определенных собственников. То есть они просто закрыли себя от ненужного порожнего подвижного состава», - заявлял изданию представитель центральной дирекции управления движением РЖД.

В свою очередь первый заместитель председателя правления «Казахстан темир жолы» Канат Альмагамбетов сообщил «Гудку 1520», что решение связано с избытком подвижного состава на сети: на станционных путях в стране простаивают 5,2 тыс. вагонов, не востребованных к погрузке.

«Изначально в документе отмечалось, что действие конвенции бессрочно. Однако по итогам совещания национальной промышленной палаты Казахстана, прошедшего 13 января, между представителями КТЖ, министерства индустрии и инфраструктурного развития, а также операторскими и экспедиторскими компаниями принято решение о снятии ограничений во второй половине февраля», - также отмечает издание.

Оно добавляет, что запрет вызвал реакцию со стороны российских владельцев вагонов. 9 января исполнительный директор Союза операторов железнодорожного транспорта Алексей Дружинин направил письмо заместителю министра транспорта РФ Владимиру Токареву и первому замглавы РЖД Анатолию Краснощеку. В документе говорится, что



инициатива «Казахстан темир жолы» является дискриминационной, противореча принципам равного доступа на рынке стран, входящих в Евразийский экономический союз, а также актам Совета по ж/д транспорту Содружества.

В свою очередь генеральный директор ГП «Кыргыз темир жолу» Канатбек Абдыкеримов заявил «Гудку 1520», что теперь «порожняк» накапливается в Киргизии. «С киргизских компаний конвенцию не снимали, однако считаю, что это необходимо сделать. Мы будем решать этот вопрос через Совет (железнодорожного транспорта Содружества - ИФ) и уже направили туда соответствующую телеграмму», - сказал он.

## **РБК; ЕВГЕНИЙ ПУДОВКИН, МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.20.01; В ХЕЛЬСИНКИ ЗАИНТЕРЕСОВАЛИСЬ СКОРОСТНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГОЙ ИЗ МОСКВЫ; МИНИСТР ТОРГОВЛИ ВИЛЛЕ СКИННАРИ РАССКАЗАЛ РБК ОБ ОБСУЖДЕНИИ С РОССИЙСКИМИ ВЛАСТЯМИ ВОЗМОЖНОСТИ ЗАПУСКА ВЫСОКОСКОРОСТНОГО ПОЕЗДА ПО МАРШРУТУ МОСКВА — ХЕЛЬСИНКИ. ПРОЕКТ ПОЗВОЛИЛ БЫ НАРАСТИТЬ ТУРИСТИЧЕСКУЮ АКТИВНОСТЬ**

Финское правительство заинтересовано в запуске высокоскоростного поезда из Москвы в Хельсинки, способного преодолеть расстояние между городами за 6 часов. Об этом РБК заявил министр по делам развития и внешней торговли Финляндии Вилле Скиннари по итогам своего визита в Москву. Перспективу такой инициативы он обсудил на встрече с главой РЖД Олегом Белозеровым в российской столице.

Как пояснил Скиннари, речь идет о продлении ветки высокоскоростной железной дороги Москва — Санкт-Петербург, проект которой планируется представить к 2022 году. В настоящее время проектом строительства магистрали занимается российская сторона, но в Хельсинки заинтересованы его потенциальными возможностями. «У Финляндии есть интерес к такому проекту, который помог бы увеличить поток туристов в обоих направлениях, и мы готовы продолжать обсуждение [инициативы] с вашим правительством», — объяснил финский министр. Пока у финской стороны нет оценок того, во сколько может обойтись такой проект.

Ранее Белозеров сообщал, что РЖД планирует к 2022 году подготовить проект сметной документации на строительство новой высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва — Санкт-Петербург. Стоимость строительства участка ВСМ Москва — Санкт-Петербург в июне 2019 года оценивалась вице-премьером Максимом Акимовым в 1,5 трлн руб. Стоимость продления магистрали до Хельсинки публично не оценивалась.

«Подтверждаем, что финская сторона на встрече подняла вопрос о ВСМ Хельсинки-Москва, было решено обмениваться информацией о ходе инфраструктурных проектов в части высоких скоростей», — сообщили РБК в пресс-службе РЖД.

Скиннари прибыл в Москву с двухдневным визитом 15 января, в день отставки российского правительства. Министр признался, что новости об отставке кабинета во время визита застали его врасплох. «Конечно, это было неожиданно. В то же время я оцениваю контакты с российскими коллегами как плодотворные и готов работать со следующим правительством в таком же активном и открытом ключе, как и с нынешним», — отметил он. В ходе визита он провел встречи с и.о. вице-преьера Дмитрием Козаком, и.о. министра экономического развития Максимом Орешкиным. «Мы обсудили перспективы сотрудничества в сфере торговли, бизнеса, а также цифровизации — сферы, где Россия демонстрирует уверенное развитие», — рассказал финский министр.

Скиннари отметил, что Финляндия заинтересована в укреплении сотрудничества с Россией по проектам в лесной промышленности и цифровой сфере. По словам министра, у стран также есть потенциал взаимодействия при разработке новых технологий, в том числе в сфере защиты окружающей среды. Создание технологий, помогающих модернизировать традиционные отрасли производства и сокращать вредные выбросы в окружающую среду, создает новые возможности для компаний обеих стран, указал он.

Скиннари также прокомментировал перспективы работы «Росатома» в Финляндии, который участвует в строительстве АЭС «Ханхикиви». Решение о предоставлении российской компании соответствующей лицензии будет рассматриваться правительством страны, после того как вся необходимая документация проекта будет представлена

правительству, сообщил министр. По его словам, главным критерием в выдаче лицензии российской компании будет играть фактор безопасности. «Ядерный регулятор STUK является независимым органом и решение правительства будет основываться на проведенном им анализе [заявки «Росатома» на лицензию для работы в Финляндии]», — сказал министр, отметив, что «получал позитивные сигналы» о процессах, касающихся проектов «Росатома».

**Адаптация к санкциям**

Хотя санкции продолжают оставаться объективным фактором в отношениях Москвы и ЕС, финский бизнес сумел к ним адаптироваться и сохраняет интерес к работе в России, заявил Вилле Скиннари. «Они мыслят не в краткосрочной перспективе, а планируют свои действия на десятилетия вперед», — сказал он.

«Финляндия поддерживает политику ЕС в отношении с Россией, включая санкции, но для нас очень важно сохранять диалог, искать пути разрешения конфликта на Украине», — заверил министр. «Финские компании и правительство делают то, что возможно, и даже в нынешних условиях у нас есть коридор для улучшения отношений», — добавил министр.

Скиннари отказался комментировать введенные США санкции против проекта Nord Stream 2, однако напомнил, что со своей стороны Финляндия дала проекту «зеленый свет». «Мы дали свое разрешение [на строительство проекта], исходя из юридических и экологических факторов», — пояснил он.

В 2019 году Россия экспортировала в Финляндию товаров на сумму \$9,2 млрд — почти на \$2 млрд меньше, чем в 2018-м. Импорт России из Финляндии составил \$3,1 млрд — на \$200 млн меньше, чем в 2018-м, следует из таможенной статистики внешней торговли России. Главными предметами экспорта России в Финляндию являются энергоносители, из Финляндии в Россию — автомобили и бумага.

[https://www.rbc.ru/politics/20/01/2020/5e20b7499a79477a76433e80?from=from\\_main](https://www.rbc.ru/politics/20/01/2020/5e20b7499a79477a76433e80?from=from_main)

## **РБК-ПЕРМЬ; АЛЕНА КАТАЕВА; 2020.20.01; ВЛАСТИ ПЕРМИ ПООБЕЩАЛИ ВОССТАНОВИТЬ ПУТЕПРОВОД НА МОНАСТЫРСКОЙ ЗА МЕСЯЦ**

На встрече жителей Мотовилихинского и Орджоникидзевского районов с представителями **Минтранса РФ**, краевыми и городскими властями мэр Перми Дмитрий Самойлов объявил, что аварийный путепровод у Перми-1 планируют отремонтировать за один месяц.

«У нас сегодня разработан план мероприятий. Мы себе точно представляем, что в течение месяца при фактическом закрытии железнодорожного движения мы восстановим работоспособность этого путепровода до 20 тонн», — сообщил Дмитрий Самойлов.

Мэр уточнил, что путепровод построен 120 лет назад. Сейчас он находится в состоянии ограниченной работоспособности — его грузоподъемность не превышает 5 тонн.

После ремонта, по словам мэра, на данном участке будет запущен класс автобусов «большой вместимости». Ранее Людмила Гаджиева анонсировала, что к ремонту путепровода приступят уже в начале 2020 года.

В свою очередь, эксперт РБК-Пермь сообщил, что для выполнения любого ремонта сложного инженерного сооружения необходимо проводить соответствующие технические экспертизы и только после нормальной и качественной экспертизы, которая тоже стоит денег, можно делать какие-то выводы.

«Когда говорят, что за месяц и в этом году — по-моему, это достаточно легкомысленно выглядит. Если это новый стиль работы — очень жаль. Если это действительно серьезное заявление, которое обосновано серьезными технологическим выкладками, экспертизами, тогда хотелось бы их посмотреть, чтобы делать какие-то выводы. На слово, честно говоря, уже не верится. При принятии бюджета мы действительно рассматривали этот вопрос, достаточно серьезные денежные средства только планировались. Мы вопросы задавали, ответ я достаточно хорошо помню: «Да, планируем, но пока точную цифру сказать не можем. Порядка цифр — сотни миллионов». У меня нет точной информации, но если бы это все решалось за месяц, то зачем тогда огород городили с этими остановками по Советской, изменением движения и пр.», — сообщил РБК-Пермь депутат гордумы Александр Филиппов.

РБК-Пермь обратился за комментарием в администрацию Перми запрос с просьбой разъяснить ситуацию с финансированием восстановления путепровода, а также о том, на каком этапе находятся экспертиза и другие процедуры по объекту. На момент публикации ответ не поступил.

Ранее РБК-Пермь сообщал, что в августе 2019 года путепровод перешел в собственность Перми вместе с обязанностью сделать капремонт и проектной документацией на этот ремонт на общую сумму в 815 млн рублей. Об этом ранее сообщали эксперты РЖД.

24 декабря **Минтранс РФ** подписал приказ о закрытии железнодорожной ветки на участке Пермь-2 – Пермь-1 Горнозаводского направления Свердловской железной дороги. Об этом сообщили представители краевых властей 25 декабря на брифинге. Сроки фактического закрытия участка должны определить в РЖД. На настоящий момент они еще не названы.

<https://perm.rbc.ru/perm/freenews/5e2199699a79474511e70910>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.17.01; МИНТРАНС РФ ПОДГОТОВИЛ ПРОЕКТ, ПОЗВОЛЯЮЩИЙ РЖД РАЗМЕСТИТЬ "ПРЕФЫ" НА 20,5 МЛРД РУБ**

Министерство транспорта РФ подготовило проект правительственного постановления, позволяющего ОАО "Российские железные дороги" дополнительно разместить 20,5 млн привилегированных акций номиналом 1 тыс. руб. каждая (в сумме - на 20,5 млрд руб.).

Документ, предполагающий внесение соответствующих поправок в устав компании, опубликован на федеральном портале готовящихся нормативных правовых актов. "Каждая привилегированная акция предоставляет после ее размещения право на получение ежегодных дивидендов, начиная с 2020 г. в размере 2,98% номинальной стоимости", - говорится в проекте.

"Объем эмиссии за счет средств Фонда национального благосостояния (ФНБ) определен в размере 20,5 млрд руб. с учетом прогнозируемых темпов в модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей и объемов освоения средств ФНБ", - уточняется в пояснительной записке.

Как сообщалось ранее, I этап проекта по развитию линий на востоке страны призван увеличить вывоз грузов - в основном каменного угля и металлических руд - с основных месторождений в регионах прохождения (к 2020 г. на 66,8 млн тонн по сравнению с уровнем 2012 г., до 124,9 млн тонн, к 2018 г. пропускные способности выросли до 93,2 млн тонн).

Первоначально стоимость программы оценивалась в 562,4 млрд руб., из которых 302 млрд руб. должны были выделить РЖД, 110 млрд руб. - поступить из федерального бюджета в виде взносов в уставный капитал компании и еще 150 млрд руб. (три равными траншами) - из Фонда национального благосостояния в обмен на "префы". Однако ее реализация затянулась, в том числе из-за задержек в выделении средств ФНБ, по которым монополия столкнулась с некоторыми бюрократическими тонкостями.

В 2017 г. проект был актуализирован. Окончание реализации было сдвинуто на 2020 г. Теперь объем инвестиций составляет 520,5 млрд руб., причем бюджетное финансирование сокращено до 21,5 млрд руб.: фактически оно замещено средствами самих РЖД (размер затрат вырос до 349 млрд руб.). Объем средств Фонда национального благосостояния остался тем же - 150 млрд руб. (они поступают в капитал компании через выкуп привилегированных акций перевозчика), но график их выделения изменился.

К концу 2019 г. монополия получила только два транша: первый - в размере 50 млрд руб., а вместо второго такого же компании поступили 20 млрд руб. В минувшем году было принято решение о выделении еще 40 млрд руб., однако в правительстве начала обсуждаться идея выделить "Российским железным дорогам" из ФНБ лишь 19,5 млрд руб. (размещение соответствующей допэмиссии завершилось в начале декабря). Поступление же остальной части средств из 40 млрд руб. ожидается в 2020 г., писал РБК.

Сейчас "Российские железные дороги" готовятся ко II этапу модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей - за счет собственных средств. По итогам его реализации пропускная способность линий в 2024 г. должна достичь порядка 180 млн тонн в соответствии с "майским" президентским указом. Общий объем инвестиций РЖД

во II этап проекта оценивается в 696,6 млрд руб. Их монополия планирует выделить самостоятельно.

## **ИНТЕРФАКС; 2020.17.01; ПГК ВИДИТ РИСК УДОРОЖАНИЯ ПЕРЕВОЗОК ОТ ИНИЦИАТИВ РЖД ПО ИХ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА СОСТОЯНИЕ ВАГОНА**

АО "Первая грузовая компания" (ПГК) видит риски увеличения стоимости перевозки грузов в инициативах ОАО "Российские железные дороги", касающихся их ответственности за техническое состояние вагона.

"Сейчас РЖД приступили к реформированию (этой - ИФ) системы сразу в трех направлениях: меняют законодательство в части минимизации ответственности владельца инфраструктуры в пути, передают пункты ТОР (текущего отцепочного ремонта - ИФ) "ВРК-1" (АО "Вагонная ремонтная компания - 1", - "дочка" монополии - ИФ) и взимают плату с владельца вагона за его отцепку, связанную с устранением неисправности в пути", - заявил директор по эксплуатации и содержанию вагонного парка ПГК Владимир Зверев.

"В текущем виде предложения влекут за собой риски снижения эффективности перевозочного процесса и, как следствие, увеличение стоимости перевозки грузов. Их необходимо обсуждать и дорабатывать со всеми участниками перевозочного процесса", - отметил он в интервью "РЖД-Партнеру".

Говоря о том, как какие тренды будут оказывать влияние на стоимость эксплуатации вагонов в 2020 г., менеджер заявил, что ее будет "главным образом" определять динамика цены ТОР. "С 2012 по 2019 гг. даже на фоне обновления парка грузовых вагонов этот показатель вырос с 5 до 7%. Увеличилось и время нахождения подвижного состава в депо - с 3 до 5,8 суток. Все эти факторы приносят значительные потери всем участникам перевозочного процесса", - сказал Зверев.

"Прежде всего, растет стоимость колесных пар. По причине их неисправности сегодня попадает в текущий отцепочный ремонт большинство вагонов. Все это приводит к резкому снижению срока службы колес и возникновению их дефицита. Изменения ситуации в этом году мы не ожидаем. Кроме того, на рынке начали появляться детали с нечитаемыми идентификационными номерами, а это уже прямая угроза безопасности движения", - отметил менеджер.

## **ТАСС; 2020.20.01; В НАХОДКЕ ПОЯВИТСЯ НОВАЯ СТАНЦИЯ НАБЛЮДЕНИЯ ЗА ЗАГРЯЗНЕНИЕМ ВОЗДУХА**

Новую стационарную станцию мониторинга загрязнения атмосферного воздуха создадут в следующие два года в приморском городе Находка, где жители обеспокоены проблемой загрязнения угольной пылью. Об этом ТАСС рассказали в понедельник в Приморском гидрометцентре.

Проблема загрязнения воздуха угольной пылью обсуждается в Приморье уже несколько лет. В 2017 году она особенно обострилась в связи с ростом экспорта угля в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. В результате открытой перевалки пыль разносится по окрестностям, оседает на окнах и подоконниках квартир, загрязняет окружающую среду, что вызывает многочисленные жалобы людей. Вопрос об этой проблеме поднял в июне 2017 года во время прямой линии с президентом Владимиром Путиным житель Находки, где сейчас работает несколько перегрузочных терминалов с углем.

«На 2020-2021 годы запланировано создание нового стационарного пункта наблюдения за загрязнением воздуха на территории Находки, который войдет в систему государственного мониторинга. Всего в Приморье расположено 10 таких стационарных пунктов. Кроме того, на границах санитарно-защитных зон и производственных площадках в Находке еще 22 автоматизированных комплекса наблюдения», - сообщили в пресс-службе гидрометцентра.

По данным ведомства, сегодня мониторинг загрязнения в Приморье осуществляется на 30 пунктах наблюдения за радиоактивным загрязнением, и на 32 пунктах наблюдения поверхностных вод. Охват рек края составляет около 75%. Пробы морской воды отбираются в заливе Петра Великого в период навигации - с апреля по октябрь, а пробы



почвы - во всех районах края один раз в год в апреле. Вся информация поступает в центр мониторинга окружающей среды, на базе которого создана аналитическая группа.

Борьба с угольной пылью ведется в рамках соглашения властей края со стивидорами. Документ подразумевает обеспечения хорошей экологии для жителей Находки, Владивостока и Посыета, где расположены крупные порты региона. К декабрю 2019 года стивидоры направили на борьбу с угольной пылью более 2,4 млрд рублей. Они установили 74 системы пылеподавления, приобрели 11 единиц спецтехники для уборки территорий, улучшили технологические процессы, смонтировали более 3,5 км пылеветрозащитных экранов. Эти меры, по данным правительства Приморья, позволили стабилизировать ситуацию, связанную с негативным воздействием угольной пыли на населенные пункты, прилегающие к угольным терминалам морских портов.

<https://tass.ru/obschestvo/7556685>

## **РИА НОВОСТИ: 2020.17.01; МИНТРАНС РАССКАЗАЛ О ЛИЦЕНЗИРОВАНИИ УСЛУГ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ**

Лицензирование пассажирских перевозок на морском и речном транспорте, а также погрузки и разгрузки опасных грузов в морских портах и на внутреннем водном транспорте необходимо сохранить, сообщили РИА Новости в **пресс-службе Минтранса РФ**.

**Минтранс РФ** предлагает отменить необходимость лицензирования услуг по перевозкам речным и морским транспортом, а также буксировке морским транспортом, соответствующий проект федерального закона опубликован в январе.

«С учетом особой значимости для жизни и здоровья людей пассажирских перевозок представляется целесообразным сохранить лицензирование в области пассажирских перевозок на морском и внутреннем водном транспорте», - сообщили в пресс-службе.

«В целях обеспечения безопасности погрузо-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам представляется целесообразным сохранить лицензирование погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на внутреннем водном транспорте, в морских портах», - добавил собеседник агентства.

Пересмотр в рамках «регуляторной гильотины» видов деятельности, для которых необходимо лицензирование, позволит повысить конкурентоспособность и увеличить объем перевозок судами под флагом РФ, сообщил **глава департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса РФ Юрий Костин** на заседании в Совфеде РФ в декабре 2019 года.

<https://ria.ru/20200117/1563561485.html>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.17.01; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ К 2023 Г ХОЧЕТ АКТУАЛИЗИРОВАТЬ ПРОЕКТ Ж/Д ЛИНИИ К ПОРТУ ИНДИГА**

Правительство РФ планирует к декабрю 2022 года актуализировать проект "Баренцкомур" на участке Сосногорск (Коми) - Индига (Ненецкий автономный округ, НАО), сообщается на официальном интернет-портале правовой информации.

Ответственными за исполнение значатся **Минтранс РФ**, Минэкономразвития РФ, Минвостокразвития РФ, администрация НАО и правительство Коми. В декабре 2022 года в правительство РФ должен быть представлен доклад.

Проект "Баренцкомур" (Баренцево море - Коми - Урал) предполагает создание железной дороги по маршруту Сургут (Ханты-Мансийский автономный округ) - Полуночное (Свердловская область) - Троицко-Печорск - Сосногорск - Индига. В частности, участок Сосногорск-Индига, как и "Белкомур", фигурирует в Стратегии развития железнодорожного транспорта РФ до 2030 года. Строительство линии и морского порта в Индиге также входят в стратегию развития НАО в этот период.

Планировалось, что эта железная дорога в связке с глубоководным портом наравне с "Белкомуром" или вместо него станет новым маршрутом для экспорта продукции промышленных предприятий восточной части РФ. При этом линия проходит через нефтегазоносные месторождения, что откроет возможности для их разработки.



В ноябре 2018 года сообщалось, что проект развития Северного морского пути за счет строительства порта Индига и железнодорожной инфраструктуры к нему вошел в список ключевых инвестиционных проектов в транспортной сфере. Об этом говорилось в презентации рабочей группы о ходе выполнения решений по содействию реализации новых инвестиционных проектов. Предполагается, что порт будет иметь круглогодичную навигацию и мощность в 70 млн тонн, из которых на экспорт по СМП планируется отправлять 50 млн тонн угля с месторождений Кузбасса.

Общий объем инвестиций в строительство инфраструктуры оценивался в 258 млрд рублей, из которых 60 млрд рублей составят частные инвестиции и 198 млрд рублей - государственные. Проект планируется реализовать на основе ГЧП. В числе потенциальных инвесторов указывались СУЭК, "Кузбассразрезуголь" (МОЕХ: KZRU) (КРУ) и корпорация AEON Романа Троценко.

## **ИНТЕРФАКС; 2020.17.01; ОВОС ПО ИЗМЕНЕНИЯМ В ПРОЕКТ СОЗДАНИЯ СУХОГРУЗНОГО РАЙОНА ПОРТА ТАМАНЬ ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАВЕРШИТЬ К АПРЕЛЮ**

Общественные обсуждения технического задания на проведение оценки воздействия на окружающую среду (ОВОС) по проектной документации "Создание сухогрузного района морского порта Тамань" начались в Краснодарском крае, говорится в объявлении, опубликованном в "Российской газете" в пятницу.

"Цель намечаемой деятельности - внесение изменений в проектную документацию "Создание сухогрузного района морского порта Тамань (объекты федеральной собственности)", - сообщается в объявлении.

Заказчиком ОВОС является ФКУ "Дирекция государственного заказчика по реализации федеральной целевой программы "Модернизация транспортной системы России" ("Ространсmodernизация"). Согласно объявлению, срок проведения ОВОС - с декабря 2019 года по март 2020 года.

Подрядчик проектирования - ДКРС ОАО "РЖД" (Москва), субподрядчик - АО "Ленморниипроект" (Санкт-Петербург).

Создание сухогрузного района морского порта "Тамань" входит в комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, утвержденный распоряжением правительства РФ в сентябре 2018 года.

В ноябре 2019 года замглавы **Минтранса** РФ Юрий Цветков прогнозировал, что соглашение по проекту строительства порта Тамань может быть подписано до конца года. Переговоры между потенциальными участниками проекта продолжаются, отмечал он. По его словам, в первоначальном варианте развития порта планировалось, что большая часть мощностей будет обеспечена угольными грузами. Вместе с тем, в связи с изменением цен на западном направлении, компании, занимающиеся производством и экспортом угля, которые первоначально планировали инвестировать в проект, пока приостановили участие в переговорах до изменения конъюнктуры рынка.

"Мы проектируем порт так, чтобы можно было потом добавлять другие терминалы. Важно, чтобы они начали. Первоначально, возможно, если состав участников изменяется, отпадают основные объемы грузов, то он будет уменьшен, это объективно", - говорил Цветков.

В июле ФГУП "Росморпорт" направило предложения пулу инвесторов по покупке долей в "РМП-Тамань" (РМПТ, "дочка" ФГУП, реализующая проект). Речь идет о четырех структурах - "Кузбассразрезуголь" (МОЕХ: KZRU) (КРУ), "Металлоинвест", "СУЭК" и ОАО "Российские железные дороги".

КРУ, "Металлоинвест" и СУЭК предлагалось получить в РМПТ по 22,5%, РЖД - долю в 10%. Соответственно, "Кузбассразрезуголь", "Металлоинвест" и "СУЭК" должны обеспечить фондирование проекта в объеме примерно по 20 млрд рублей, РЖД - порядка 10 млрд рублей. Дополнительно часть средств может инвестировать "Росморпорт", который останется владельцем 22,5% "РМП Тамани".

Однако в сентябре министр транспорта РФ Евгений **Дитрих** сообщил, что пул инвесторов проекта строительства порта Тамань может быть пересмотрен. Угольные компании

отмечают снижение интереса к участию в проекте в связи с изменением рыночной конъюнктуры, говорил он, якорным инвестором может стать "Металлоинвест".

По словам министра, в проекте также могут появиться новые инвесторы. Возможно, в него будут включены контейнерный и зерновой терминалы. Конфигурация и модель проекта не раз менялись, однако планы по строительству порта к 2024 году сохраняются, отмечал министр.

## **ИНТЕРФАКС; 2020.17.01; МОРСКОЙ ПОГРУЗОЧНЫЙ КОМПЛЕКС ЗА 11,9 МЛРД РУБ. ПЛАНИРУЕТСЯ ПОСТРОИТЬ В ПРИМОРЬЕ**

Морской погрузочный комплекс (МПК) "Подъяпольский" планируется построить в Шкотовском районе Приморского края "с нуля", сообщает Агентство Дальнего Востока по привлечению инвестиций и поддержке экспорта (АНО АПИ) со ссылкой на генерального директора организации Леонида Петухова.

По предварительным расчетам, капиталовложения в проект составят порядка 11,9 млрд рублей без НДС.

"Сейчас обсуждается разработка предварительного технико-экономического обоснования. К созданию комплекса проявляет интерес корейская сторона", - отмечает Петухов.

Инвестор проекта в сообщении не уточняется.

МПК площадью 50 га включит в себя специализированный терминал, объекты железнодорожной и автомобильной инфраструктуры.

## **ИНТЕРФАКС; 2020.17.01; РОССИЙСКО-КОРЕЙСКОЕ СП НАМЕРЕНО ВЛОЖИТЬ \$450-540 МЛН В КОНТЕЙНЕРНЫЙ И ЗЕРНОВОЙ ТЕРМИНАЛЫ В ПРИМОРЬЕ**

Российско-корейское совместное предприятие планирует построить в порту Славянка (входит в международный транспортный коридор (МТК) "Приморье-2") контейнерный и зерновой терминалы за \$450 - 540 млн, сообщает Агентство Дальнего Востока по привлечению инвестиций и поддержке экспорта (АНО АПИ).

В пресс-службе АНО АПИ "Интерфаксу" пока не назвали наименование СП.

Согласно сообщению, строительство включено в проект развития порта на площади 131 га. Его инициатором с российской стороны является компания "Беркут" (Приморский край).

"Проект направлен на развитие многоцелевого терминала, включающего создание контейнерных и зерновых причалов; ремонта верфи - судоремонтного завода "Славянка", развитие порта Нерпа, строительства экспортного терминала для сжиженного нефтяного газа годовой мощностью 1 млн тонн", - отметил генеральный директор АНО АПИ Леонид Петухов, чьи слова приводятся в сообщении.

Как уточнили "Интерфаксу" в АНО АПИ, годовой оборот контейнерных грузов двух терминалов составит 313 тыс. TEU и 7 млн тонн зерна.

Корея в результате реализации проекта получит доступ к российскому рынку, "в то время как Россия может добиться модернизации секторов услуг".

Предполагается, что реализация проекта и создание сопутствующих производств в долгосрочной перспективе обеспечит появление 100,9 тыс. рабочих мест.

На данный момент корейская компания Hyein E&C подготовила предварительное технико-экономическое обоснование развития порта Славянка. В работе принимало участие АНО АПИ.

Ранее сообщалось, что группа компаний "Беркут", южнокорейская IMT Marine Co., Ltd и японская CREA Virtual Link Co., Ltd создадут совместное предприятие для строительства на базе Славянского судоремзавода компакт-верфи для серийного производства рыбопромысловых судов.

Международный порт Славянка расположен на территории Славянского судоремонтного завода в Хасанском районе Приморья. Порт располагает таможенными складами для переработки и хранения грузов. Единственным акционером ПАО "Славянский судоремзавод" является председатель комитета по региональной политике и законности законодательного собрания Приморского края Джамбулат Текиев.

МТК "Приморье-2" предназначен для перевозки грузов между Китаем и Россией, а также между Кореей и Японией. Его основной маршрут проходит через китайские Чанчунь, Цзилинь, Хунчунь, а также через российские Краскино и Порт Зарубино.

## **ТАСС; 2020.17.01; ПОРТ МАХАЧКАЛЫ СТАЛ ЛИДЕРОМ ПО ПРИРОСТУ ГРУЗОБОРОТА СРЕДИ ПОРТОВ РФ НА КАСПИИ В 2019 ГОДУ**

Махачкалинский морской порт стал лидером среди российских портов на Каспии по темпам прироста грузооборота по итогам 2019 года. Об этом ТАСС сообщил в пятницу помощник гендиректора порта Алик Абдулгамидов.

"По итогам 2019 года Махачкалинский морской торговый порт стал абсолютным лидером среди российских портов на Каспии по темпам прироста грузооборота. По итогам работы за 2019 год на долю дагестанских портовиков приходится 61,6% от общего объема перевалки всех грузов на Каспии", - сказал Абдулгамидов, отметив, что порт Махачкалы, согласно данным Ассоциации морских торговых портов страны, сохраняет лидерство среди 15 российских портов (морских операторов) Каспийского бассейна.

По словам генерального директора Махачкалинского морского торгового порта (ММТП) Мурада Хидирова, за январь-декабрь 2019 года дагестанские портовики перевалили около 4,6 млн т грузов, что более чем на 184% больше объемов за аналогичный период 2018 года. "В частности, в порту выгружено более 4 млн т нефти. По сравнению с аналогичным периодом 2018 года перевалка наливных грузов увеличилась более чем в два раза", - цитирует Абдулгамидов гендиректора предприятия.

Он также сообщил, что за прошлый год коллективу порта также удалось расширить номенклатуру грузов. "Начата перевалка нефтепродуктов из Туркмении. В конце 2019 года в Махачкалинский торговый порт прибыли первые танкеры с дизельным топливом, а в начале 2020 года пришвартовались суда с мазутом. Кроме того, за прошлый год в Республику Иран с махачкалинских причалов отгружены первые партии подсолнечного масла. В этом году его перевалка продолжится", - уточнил Хидиров.

В 2018 году Махачкалинский морской порт также стал лидером среди российских портов на Каспии по темпам роста грузооборота по итогам года. Тогда здесь было зафиксировано почти двукратное увеличение грузооборота - перевалено около 2,5 млн т различных грузов, что составляет 51,5% от общего грузооборота всех российских портов Каспийского бассейна. Перевалка нефти в махачкалинском порту за 2018 год выросла в два раза и составила более 2 млн т.

<https://tass.ru/ekonomika/7543547>

## **ТАСС; 2020.20.01; СУБСИДИРОВАНИЕ АВИАПЕРЕВОЗОК НА КОЛЫМЕ В 2020 ГОДУ ВЫРОСЛО В ПОЛТОРА РАЗА**

Власти Магаданской области в 2020 году направят на финансирование местных авиаперевозок более 310 млн рублей - в полтора раза больше, чем в 2019 году. Об этом в понедельник сообщил ТАСС представитель министерства дорожного хозяйства и транспорта региона.

«На [внутриобластные] авиаперевозки в 2020 году предусмотрено 310,1 млн рублей. Всего в 2019 году на перевозки по внутриобластным маршрутам израсходовано 202,2 млн рублей», - сообщил собеседник агентства и уточнил, что финансирование как в прошлом году, так и в этом ведется за счет областного бюджета.

По информации министерства, в этом году внутри области будет выполнено 462 авиарейса. Однако этого недостаточно для закрытия всей потребности жителей региона. Решить проблему магаданские власти рассчитывают с помощью федеральных средств, заявка на которую была подана еще в конце 2019 года.

«Решение о выделении средств [из федерального бюджета] пока не принято. В случае поступления такого финансирования программа полетов будет пересмотрена в сторону увеличения частоты авиарейсов, снижения действующих тарифов, что позволит повысить транспортную доступность труднодоступных населенных пунктов Магаданской области. Субсидии будут распределены как по действующим направлениям для увеличения

частоты выполнения авиарейсов, так и на вновь открываемые направления», - рассказали в министерстве.

В июле 2019 года в Магаданскую область совершил рабочий визит вице-премьер РФ Максим Акимов. Особое внимание он уделил транспортной доступности в регионе и рекомендовал рассмотреть вопрос расширения авиационных маршрутов в области. Территория Магаданской области относится к районам Крайнего Севера, для которых характерен чрезвычайно суровый климат. Большую часть года на Колыме занимает зимний период, а в рельефе региона основная площадь покрыта горными хребтами.

В ноябре прошлого года в министерстве дорожного хозяйства, транспорта и связи Магаданской области ТАСС сообщили, что власти региона обратились в Минвостокразвития России с просьбой о финансировании до 2025 года субсидированных авиaperевозок на местных маршрутах в объеме 3 млрд 487 млн рублей. В настоящее время внутрирегиональные авиaperевозки в Магаданской области осуществляются по девяти направлениям: Магадан - Сусуман, Магадан - Сеймчан, Магадан - Омсукчан, Магадан - Эвенск, Эвенск - Гижига, Эвенск - Тополовка, Эвенск - Верхний Парень, Магадан - Ямск, Магадан - Тахтоямск.

<https://tass.ru/ekonomika/7556639>

## **Ъ-ПРИКАМЬЕ-ONLINE; ВЯЧЕСЛАВ СУХАНОВ; ГОТОВЬ САНЬЮ ПОЛЕТОМ; СУБСИДИИ РЕЙСОВ И ЧАРТЕР ДО КИТАЯ ПОМОГЛИ НАРАСТИТЬ ТУРПОТОК ИЗ ПЕРМИ**

Пассажиropоток из Большого Савино за год вырос на 8%. Активнее восстанавливается популярность международных направлений (26%), до этого сокращавшаяся на фоне санкций и девальвации рубля. Из-за демпинга туроператора хорошие показатели продемонстрировал рейс в китайскую Санью. Они оказались лучше, чем у рейса Пермь — Прага, который к тому же поддерживается из бюджета. Среди российских направлений рост наблюдался прежде всего там, где рейс получал дотации из краевого бюджета.

Международный аэропорт Пермь подвел итоги работы в 2019 году. Согласно сообщению авиапредприятия, в ушедшем году пассажиropоток составил 1,653 млн человек, увеличившись, таким образом, на 8,3%. На внутренних рейсах пассажиropоток вырос на 4,7%, или на 1,335 млн человек, на международных рост составил 26,7% (317 тыс. пассажиров). В 2018 году рост пассажиropотока составил 13,5%.

На российских направлениях в первую очередь заметный рост показали рейсы, которые были открыты за счет краевых дотаций. По данным пресс-службы аэропорта, рейсом до Нижнего Новгорода в 2019 году воспользовались 16,2 тыс. человек (в 2018 году — 2,2 тыс., рост 607%), до Краснодара — 14 тыс. (в 2018 году — 4,2 тыс., рост 232%), до Нижневартовска — 5,7 тыс. человек (в 2018 году — 73 человека, рост 7821%), до Сургута — 8,5 тыс. (в 2018 году — 2,2 тыс., рост 279%), до Новосибирска — 26,7 тыс. (в 2018 году — 14,3 тыс., рост 87%), до Калининграда — 5,2 тыс. (в 2018 году — 1,8 тыс., рост 183%).

Напомним, в 2019 году на поддержку рейсов из бюджета края было выделено около 100 млн руб., в 2020 году эта сумма вырастет до 280 млн руб. 149 млн руб. из этих средств планируется потратить на поддержку рейса Пермь — Прага (за 3,5 месяца 2019 года маршрут потребовал субсидий на 44 млн руб.). По данным источника в минтрансе края, в среднем каждый внутренний рейс требует дотаций на 10–20 млн руб.

По данным “Ъ-Прикамье”, на других популярных отечественных направлениях рост в 2019 году на 8,7% (до 109 тыс. человек) показали рейсы до Санкт-Петербурга. Это объясняется открытием авиакомпанией «Победа» с октября 2019 года ежедневного рейса в Северную столицу. Достиг своего потолка до этого постоянно росший поток в Москву: в 2019 году он снизился до 920 тыс. человек (в 2018-м — 942 тыс.).

С открытием Крымского моста стабильно уже несколько лет подряд падает пассажиropоток в курортный Симферополь (в 2018 году — 36 тыс. пассажиров, в 2019-м — 24 тыс.), растет популярность Сочи (с 84 тыс. до 116 тыс. человек), Анапы (с 18 тыс. до 23 тыс. пассажиров).

На международных рейсах основной прирост показала Турция — направлением до Анталы воспользовались 184 тыс. пассажиров (рост около 12% , в 2018 году — 164 тыс.).



Двукратное увеличение чартеров в сезоне 2019 года на Кипр подняло загрузку рейсов в 2,5 раза (с 5,2 тыс. чел. в 2018 году — до 14,1 тыс. в 2019-м). Сократился турпоток из Перми до Вьетнама, Гоа.

Хорошие показатели в 2019 году демонстрировала Грузия, пока вновь не оказалась закрытой для полетов (Тбилиси — с 7,2 тыс. до 23,4 тыс. пассажиров, Батуми — с 1,1 тыс. до 4,2 тыс.). По данным “Ъ-Прикамье”, в аэропорту ожидают, что в Закавказье пассажиропоток восстановится за счет открытия регулярного рейса до Еревана (оно ожидается в начале 2020 года).

Из вновь открытых рейсов хорошие показатели за три месяца перевозок продемонстрировал Китай (Санья). С 31 октября на этот курорт слетало 5,4 тыс. пассажиров. Открытый гораздо раньше — с 18 сентября и имеющий частоту в два раза больше (2 раза в неделю), рейс Пермь — Прага перевез только 4,5 тыс. пассажиров. Перевозчиком выступают «Уральские авиалинии».

Краевые власти рассматривали Прагу как хаб для дальнейших пересадок по миру. Однако теперь в кабмине изменили свое мнение. Сейчас власти рассматривают организацию полетов в Мюнхен, а также в Дюссельдорф, сообщил “Ъ-Прикамье” источник в кабмине. Совладелец турфирмы «Интерспутник» Вадим Яхнин отмечает, что если власти ставили цель — иметь дешевый рейс просто в Европу, то они ее достигли.

Но если им нужен был «своеобразный трамплин для дальнейших разлетов», то Прага — это тупик, который не может решить задачу, считает эксперт.

Успех китайской Саньи Виктор Тюлин из турфирмы «Планеты» объясняет выгодной ценой, которые выставил для пермяков организатор тура — Apex Tour: «В новогодние праздники в Китай можно было улететь на двоих за 40 тыс. руб. Да я больше денег потрачу в праздники, если останусь просто дома сидеть», — говорит эксперт. Песчаные пляжи плюс all inclusive и качественные китайские отели, по словам господина Тюлина, оттянули часть турпотока с традиционных для Перми азиатских направлений — Таиланда, Вьетнама, Гоа. Он предполагает, что демпинговали, чтобы продвинуть направление. Эксперт допускает также, что китайское правительство дотирует перевозчикам привоз в КНР туристов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4224920>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.17.01; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА СМЕТУ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОДРОМА В ДИКСОНЕ**

Красноярский филиал Главгосэкспертизы одобрил смету капитального ремонта искусственных покрытий взлетно-посадочной полосы (ВПП), рулежных дорожек, перрона и стоянки воздушных судов в аэропорту "Диксон" (входит в ФКП "Аэропорты Красноярья"), говорится в сообщении ведомства.

В рамках реконструкции планируется разобрать старые покрытия и обустроить аналогичные новые, исправив просадки, проломы и вертикальные смещения. Отмечается, что ремонтные работы пройдут в условиях действующего аэропорта.

Общую сумму сметы "Интерфаксу" уточнить не удалось.

Заказчиком работ является ФКП "Аэропорты Красноярья", проектную документацию готовит АО "Проектно-изыскательский и научно-исследовательский институт воздушного транспорта Ленаэропроект".

Согласно материалам сайта госзакупок, инфраструктура аэродрома рассчитана на прием воздушных судов типа Ан-32.

Аэропорт "Диксон" построен в 1949 году в одноименном поселке городского типа в Таймырском Долгано-Ненецком районе Красноярского края. В 2010 году из-за плохого состояния на несколько месяцев была приостановлена работа ВПП аэропорта, что затруднило транспортное сообщение поселка с другими регионами. В настоящее время аэропорт обслуживает пассажирские и грузовые самолеты, а также чартерные рейсы экспедиций.

ФКП "Аэропорты Красноярья" создано в апреле 2012 года, базируется на территории аэропорта "Черемшанка" (Красноярск). В настоящее время у федерального казенного



предприятия 11 филиалов: аэропорты Диксон, Тура, Байкит, Ванавара, Хатанга, Енисейск, Бор, Козьмодемьянск, Мотыгино, Северо-Енисейск и Туруханск.

## **ИНТЕРФАКС; 2020.17.01; ЕКАТЕРИНБУРГСКИЙ АЭРОПОРТ МОЖЕТ УДВОИТЬ ПРОПУСКНУЮ СПОСОБНОСТЬ К УНИВЕРСИАДЕ-2023 - ГУБЕРНАТОР**

"Аэропорты регионов" планируют увеличить пропускную способность аэропорта "Кольцово" (Екатеринбург) вдвое, до 16 млн пассажиров в год, сообщил губернатор Свердловской области Евгений Куйвашев журналистам в пятницу.

"Мы с руководством ("Аэропортов регионов" - ИФ) уже встречались, они мне доложили о планах своей дальнейшей реконструкции и увеличении. Сегодня распределение багажа ведется в основном здании аэропорта; чтобы увеличить вместимость пассажиров в аэропорту, необходимо это оборудование будет перенести в новый терминал, тем самым мы обеспечим пропускную способность аэропорта до 16 млн человек", - сказал он.

Как отметил губернатор, реконструкцию "Кольцово" планируется завершить к моменту проведения "Универсиады" в 2023 году. Кроме того, в дальнейшем предполагается строительство еще одного терминала.

Екатеринбургский аэропорт "Кольцово" (входит в холдинг "Аэропорты регионов" группы "Ренова") сотрудничает с порядка 60 зарубежными и российскими авиакомпаниями, которые выполняют полеты более чем по 120 направлениям.

## **ИНТЕРФАКС; 2020.17.01; S7 ПРОДЛИЛА РЕЙС ИЗ НОВОСИБИРСКА В ВОРОНЕЖ НА ЗИМНИЙ ПЕРИОД**

Группа S7, объединяющая авиакомпании "Сибирь" и "Глобус", сделала круглогодичным открытый в июне 2019 года регулярный рейс из Новосибирска в Воронеж, сообщила пресс-служба новосибирского аэропорта "Толмачево".

"Ранее полеты по данному направлению выполнялись только в летний период. Продление программы полетов стало возможным благодаря государственной программе субсидирования региональных авиаперевозок", - говорится в сообщении.

Рейсы осуществляются на самолетах Embraer-170 дважды в неделю, по средам и субботам. Рейс в Воронеж вылетает из "Толмачево" в 20:30, прилет в 21:20. Обратный вылет в 22:05, прилет в Новосибирск в 06:20 следующих суток.

Направление Новосибирск-Воронеж включено в перечень субсидируемых, софинансируется бюджетами Новосибирской и Воронежской областей.

Как сообщалось, рейс между Новосибирском и Воронежем S7 открыла с 1 июня 2019 года. В летний период вылеты осуществлялись по вторникам и субботам.

## **ИНТЕРФАКС; 2020.17.01; NORDSTAR ПРЕКРАТИЛА ВЫПОЛНЯТЬ ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ ИЗ КРАСНОЯРСКА В ПЕТЕРБУРГ**

АО "Авиакомпания Нордстар" (торговая марка NordStar, находится под контролем ГК "Норникель" (МОЕХ: GMKN)) в январе прекратило выполнение прямого рейса Красноярск - Санкт-Петербург, следует из расписания рейсов на официальном сайте авиакомпании.

"Нордстар" начала летать из Красноярска в Петербург в ноябре 2019 года. Рейс выполнялся на авиалайнере Boeing-737-800 три раза в неделю: по понедельникам, средам и четвергам. Данное направление должно было работать до конца осенне-зимнего периода.

В настоящее время самолетами "Нордстара" из Красноярска в Санкт-Петербург можно добраться только с 10-часовой пересадкой в Москве, следует из материалов сайта авиакомпании. Согласно сведениям "Яндекс.Расписания", прямые рейсы по данному направлению авиакомпания выполняла до 13 января 2020 года.

"Интерфаксу" не удалось получить комментарий авиакомпании о причине отмены рейса.

Рейсы по маршруту Красноярск-Петербург в настоящее время ежедневно выполняет авиакомпания "Россия" на самолетах типа А320. Время в пути - 5 часов 20 минут. Работа авиакомпании на данном направлении заявлена и в весенне-летнем расписании 2020 года.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.17.01; ГТЛК ПОЛУЧИЛА 7 МИ-8АМТ ДЛЯ КОМПАНИЙ В ХМАО, НАО, МОСКВЕ И СИБИРИ**

Холдинг "Вертолеты России" (входит в госкорпорацию "Ростех") передал ПАО "Государственная транспортная лизинговая компания" партию из семи вертолетов Ми-8АМТ производства "Улан-Удэнского авиационного завода", сообщает пресс-служба вертолетного холдинга.

По два вертолета будут использовать АО "Нижневартовскавиа", АО "Нарьян-Марский ОАО", АО "Русские вертолетные системы" и один - ЗАО "Авиапредприятие "Ельцовка".

Ми-8АМТ закуплены ГТЛК в рамках подпрограммы "Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание" госпрограммы РФ "Развитие транспортной системы".

Вертолеты переданы досрочно по контракту на поставку 14 вертолетов ГТЛК в 2019-2020 годах.

"Через Государственную транспортную лизинговую компанию мы поставляем вертолеты региональным операторам всей страны", - отметил управляющий директор Улан-Удэнского авиационного завода Леонид Белых, слова которого приводятся в сообщении.

Вертолет Ми-8АМТ изготовлен в транспортном варианте, оснащен двигателями ТВ3-117ВМ и усиленной трансмиссией, может перевозить до 23 пассажиров, а также до 4 тонн грузов внутри грузовой кабины или на внешней подвеске.