



## Ежедневный мониторинг СМИ

5 ФЕВРАЛЯ 2020

### СОДЕРЖАНИЕ

РИА НОВОСТИ; 2020.04.02; РОСПОТРЕБНАДЗОР ДАЛ РЕКОМЕНДАЦИИ ЖЕЛАЮЩИМ СДАТЬ АВИАБИЛЕТЫ В КИТАЙ.....	3
РИА НОВОСТИ; 2020.04.02; РОСПОТРЕБНАДЗОР ПРИЗВАЛ УСИЛИТЬ КОНТРОЛЬ НА ВНУТРЕННИХ РЕЙСАХ .....	3
ИНТЕРФАКС; 2020.04.02; UTAIR НА ФОНЕ РАСПРОСТРАНЕНИЯ КОРОНАВИРУСА ПРОВОДИТ ДЕЗИНФЕКЦИЮ САМОЛЕТОВ, КОТОРЫМИ ЛЕТАЛИ ГРАЖДАНЕ КНР .....	3
РИА НОВОСТИ; 2020.04.02; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ОБЪЯСНИЛИ ОТКАЗ ВЫВОЗИТЬ ИЗ КИТАЯ ГРАЖДАН СНГ .....	4
ИНТЕРФАКС; 2020.04.02; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» С ФЕВРАЛЯ ВЫВОЗЯТ ИЗ КИТАЯ ТОЛЬКО РОССИЯН И ГРАЖДАН СТРАН ЕАЭС - АВИАКОМПАНИЯ.4	4
ИНТЕРФАКС; 2020.04.02; АВИАКОМПАНИЯ «РОССИЯ» ПРЕДУПРЕДИЛА ОБ ИЗМЕНЕНИИ РЕЖИМА ВЪЕЗДА В ИЗРАИЛЬ И ИНДИЮ ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА.....	4
ИНТЕРФАКС; 2020.04.02; ЗАДЕРЖКА ОТКРЫТИЯ ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРОИЗВОДСТВ В КНР ПОСЛЕ КАНИКУЛ МОЖЕТ ПОВЛИЯТЬ НА ОБЪЕМЫ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ - FESCO .....	5
КОММЕРСАНТЬ; МАРИЯ ИГНАТОВА; 2020.04.02; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» И UTAIR ДЕЗИНФИЦИРУЮТ САМОЛЕТЫ, КОТОРЫМИ ЛЕТАЛИ ГРАЖДАНЕ КИТАЯ.....	5
ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2020.05.02; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВЫВЕЛО КОНЦЕССИИ ИЗ-ПОД ДЕЙСТВИЯ ЗАКОНОПРОЕКТА О ЗАЩИТЕ ИНВЕСТИЦИЙ; ОБ ЭТОМ ПРОСИЛИ ИНВЕСТОРЫ В ИНФРАСТРУКТУРУ, ОПАСАВШИЕСЯ, ЧТО НОВЫЕ ПРАВИЛА ЗАМОРОЗЯТ РЫНОК .....	6
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.05.02; СУБСИДИЯ КЛАССА «РЕКА—МОРЕ»; ПОМОЩЬ ИЗ БЮДЖЕТА ОКАЖУТ СУДАМ НЕ ДОРОЖЕ 1,5 МЛРД РУБЛЕЙ.....	7
ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛЬЯ БАШЛЫКОВА, АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2020.05.02; ВЗЛЕТНО-ПОЛОСАТЫЕ: КОТАМ ПРЕДЛАГАЮТ ПОКУПАТЬ МЕСТА В САМОЛЕТАХ; ДЕПУТАТЫ РЕКОМЕНДОВАЛИ МИНТРАНСУ РАЗРЕШИТЬ ПАССАЖИРАМ ПРИОБРЕТАТЬ БИЛЕТЫ ДЛЯ ПИТОМЦЕВ .....	9
РИА НОВОСТИ; 2020.04.02; НОРМАТИВНУЮ БАЗУ В ЛЕГКОЙ АВИАЦИИ НУЖНО МЕНЯТЬ АККУРАТНО, ЗАЯВИЛ ПУТИН.....	10
ТАСС; 2020.04.02; ГОСДУМА УПРАЗДНИЛА ИЗБЫТОЧНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПО ЛИЦЕНЗИРОВАНИЮ АВИАПЕРЕВОЗОК .....	11
РИА НОВОСТИ; 2020.04.02; МИНТРАНС АНОНСИРОВАЛ ИЗМЕНЕНИЯ В ПРАВИЛА АВИАПЕРЕВОЗОК ЖИВОТНЫХ.....	11
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИНА ТРЕТЬЯКОВА; 2020.04.02; МУЗЫКАНТОВ ВЫСАДЯТ ИЗ ЭЛЕКТРИЧЕК; А ЛЮБИТЕЛИ ЗИМНЕГО СПОРТА СМОГУТ СЭКОНОМИТЬ НА ОПЛАТЕ БАГАЖА ПО ПУТИ В ПРИГОРОД .....	12
РАДИО SPUTNIK РИА; 2020.04.02; «ЗАПАХ НЕ ПРЕКРАТИШЬ». ЭКСПЕРТ О КОРРЕКТИВАХ МИНТРАНСА ДЛЯ ЭЛЕКТРИЧЕК .....	13
ТАСС; 2020.04.02; В САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ В 2020 ГОДУ ОТРЕМОНТИРУЮТ БОЛЕЕ 320 КМ ДОРОГ .....	14

КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.05.02; ШИП, БЛЕСК; ПОЛЬЗОВАТЕЛЯМ ЗИМНИХ ПОКРЫШЕК ГОТОВЯТ НОВЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ	14
ИНТЕРФАКС; 2020.04.02; ОБНОВЛЕН ПОРЯДОК РАСЧЕТА ВРЕДА ДОРОГАМ ОТ ГРУЗОВИКОВ, КОЭФФИЦИЕНТЫ ЗА ПЕРЕВЕС БУДУТ РАСТИ - МИНТРАНС	15
РИА НОВОСТИ; 2020.04.02; В ГОСДУМЕ ХОТЯТ ИЗМЕНИТЬ ПРАВИЛА ОСТАНОВОК МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОБУСОВ	16
ТАСС; 2020.04.02; ВЛАСТИ РФ ВЫДЕЛЯТ БОЛЕЕ 860 МЛН РУБЛЕЙ НА ДОРОГУ К ХАБАРОВСКОМУ ОЛОВОРУДНОМУ МЕСТОРОЖДЕНИЮ	17
ТАСС; 2020.04.02; В 2019 ГОДУ НА Ж/Д ПЕРЕЕЗДАХ ПРОИЗОШЛО 248 ДТП, ЧТО НА 4% МЕНЬШЕ ПОКАЗАТЕЛЯ ПРОШЛОГО ГОДА	17
ИНТЕРФАКС; 2020.04.02; НОВОТРАНС ПРОДОЛЖАЕТ РЕМОНТ ВАГОНОВ В ПРОКОПЬЕВСКЕ, ЛИКВИДИРУЕТ ПОСЛЕДСТВИЯ ОБРУШЕНИЯ	18
ИНТЕРФАКС; 2020.04.02; МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ УДОВЛЕТВОРЕНО РЕШЕНИЕМ АПЕЛЛЯЦИОННОГО ОРГАНА ВТО ПО СПОРУ С УКРАИНОЙ ПО ВАГОНАМ И Ж/Д ОБОРУДОВАНИЮ	18
ИНТЕРФАКС; 2020.04.02; РЖД И ТЭПК ПРОРАБОТАЮТ ВОПРОС О ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ ГРУЗОВОЙ БАЗЕ Ж/Д ПРОЕКТА «КЫЗЫЛ-КУРАГИНО»	19
ИНТЕРФАКС; 2020.04.02; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ ПРОДАТЬ НЕДВИЖИМОСТЬ В ПОРТУ МУРМАНСКА НА 516 МЛН РУБЛЕЙ	21
ТАСС; 2020.04.02; МИНПРОМТОРГ РАЗРАБОТАЕТ ЗАКОН ДЛЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СУДОВ БЕЗ ЭКИПАЖА	22
КОММЕРСАНТЬ; АЛЕКСЕЙ ПОЛУХИН; 2020.05.02; РЫБЕ МЕШАЮТ РЕЧНЫЕ ПУТИ; УЧАСТКИ НА СУДОХОДНЫХ РЕКАХ ОКАЗАЛИСЬ ПОД ЗАПРЕТОМ	22
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.05.02; «ЖУКОВСКИЙ» ХОЧЕТ ВСЕРЬЕЗ КОНКУРИРОВАТЬ С МОСКОВСКИМИ АЭРОПОРТАМИ В ГРУЗОПЕРЕВОЗКАХ; АЭРОПОРТ ЗАПУСКАЕТ ОБЪЕКТЫ ДЛЯ ОБРАБОТКИ ГРУЗОВ СТОИМОСТЬЮ \$35 МЛН	23
ИНТЕРФАКС; 2020.04.02; «ПОБЕДА» СВЕРСТАЛА ЛЕТНЕЕ РАСПИСАНИЕ ИЗ 81 РОССИЙСКОГО И 23 МЕЖДУНАРОДНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ	25
ТАСС; 2020.04.02; В ОТДАЛЕННОМ СЕЛЕ ПРИМОРЬЯ ПО ПРОСЬБЕ ЖИТЕЛЕЙ ОТКРЫЛИ ПОСАДОЧНУЮ ВЕРТОЛЕТНУЮ ПЛОЩАДКУ	25
РИА НОВОСТИ; 2020.04.02; РОССИЯ МОЖЕТ ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В РАЗРАБОТКЕ ИНДИЙСКОГО САМОЛЕТА	26

## ПУБЛИКАЦИИ

### **РИА НОВОСТИ; 2020.04.02; РОСПОТРЕБНАДЗОР ДАЛ РЕКОМЕНДАЦИИ ЖЕЛАЮЩИМ СДАТЬ АВИАБИЛЕТЫ В КИТАЙ**

Отделение Роспотребнадзора по Москве даст необходимые рекомендации для тех, кто хочет сдать авиабилеты в КНР в связи со вспышкой коронавируса, сообщается на сайте ведомства.

"При отказе пассажира от договора перевозки в КНР по возвратному/невозвратному тарифу необходимо обратиться непосредственно в адрес авиаперевозчика с соответствующей претензией. При неполучении ответа либо отказа в удовлетворении перевозчиком ваших требований необходимо направить в управление Роспотребнадзора по Москве обращение", - говорится в сообщении.

Уточняется, что к обращению нужно приложить документы (авиабилет, маршрутную квитанцию, претензию, ответ компании-перевозчика при наличии) для принятия мер по обеспечению судебной защиты прав пассажиров.

Надзорное ведомство добавило, что обращения по вышеизложенным вопросам будут рассматриваться только в отношении российских авиакомпаний.

<https://ria.ru/20200204/1564259660.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.04.02; РОСПОТРЕБНАДЗОР ПРИЗВАЛ УСИЛИТЬ КОНТРОЛЬ НА ВНУТРЕННИХ РЕЙСАХ**

Роспотребнадзор считает необходимым организовать дополнительный контроль при перелетах в рамках борьбы с новым коронавирусом.

«Проведена оценка потребностей для оснащения аэропортов оборудованием дистанционного измерения, мы ведем этот контроль, чтобы понять, везде ли оборудовано, в настоящий момент дефицита не испытываем, тем не менее есть потребность дополнительного контроля на внутренних рейсах, учитывая перемещение внутри страны», — сказал заместитель главы ведомства Вячеслав Смоленский на заседании комитета Госдумы по охране здоровья.

<https://ria.ru/20200204/1564223925.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.04.02; UTAIR НА ФОНЕ РАСПРОСТРАНЕНИЯ КОРОНАВИРУСА ПРОВОДИТ ДЕЗИНФЕКЦИЮ САМОЛЕТОВ, КОТОРЫМИ ЛЕТАЛИ ГРАЖДАНЕ КНР**

Авиакомпания «ЮТэйр» (МОЕХ: UTAR) (летает под брендом Utair) в связи с эпидемией коронавируса начала внеплановую дезинфекцию всех самолетов, которыми в течение последней недели летали граждане Китая.

«С 1 февраля Utair проводит еженедельную дезинфекцию всех самолетов на международных и внутренних рейсах. Кроме того, авиакомпания начала внеплановую дезинфекцию всех воздушных судов, которыми в течение последних семи дней летали граждане Китая. Это гарантирует, что внутреннее пространство лайнеров будет безопасным для пассажиров», - говорится в сообщении перевозчика.

Кроме того, с 4 февраля Utair начнет выдавать защитные медицинские маски пассажирам всех международных рейсов, которые выполняет из Москвы, Сургута и Уфы. Компания также обещает усилить санитарные меры в аэропортах и на производствах бортового питания, повысить контроль утилизации пищевых отходов.

«При выявлении на борту потенциально инфицированного пассажира самолет отправят на специальную санитарную стоянку в аэропорту и проведут на борту полный комплекс противоэпидемических мероприятий», - отмечает Utair.

### **РИА НОВОСТИ; 2020.04.02; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ОБЪЯСНИЛИ ОТКАЗ ВЫВОЗИТЬ ИЗ КИТАЯ ГРАЖДАН СНГ**

Авиакомпания «Уральские авиалинии» с февраля имеет право перевозить на чартерных рейсах из Китая только россиян, сообщили РИА Новости во вторник в пресс-службе авиаперевозчика.

Во вторник газета «Коммерсантъ» сообщила, что в китайском аэропорту Сиань-Сяньян представители авиакомпании отказались пустить на борт в Екатеринбург около 70 граждан СНГ с билетами на рейс. Пресс-служба МИД Армении ранее сообщала, что купившие билеты на рейс авиакомпании «Уральские авиалинии» граждане страны не смогли вылететь из Китая, так как им было отказано в регистрации, стоимость билета компенсирована. Ведомство не уточнило, из какого города не смогли вылететь граждане Армении и куда направлялся рейс.

«Согласно распоряжению правительства Российской Федерации № 140-р от 30.01.2020 авиакомпания «Уральские авиалинии» с 01.02.2020 приостановила выполнение регулярных рейсов в /из КНР. С этого дня авиакомпания выполняет только чартерные рейсы. Заявки на получение разрешений на выполнение чартерных рейсов были отправлены авиационным властям КНР. Согласно полученному разрешению авиакомпания имеет право перевозить исключительно граждан РФ», - сказали в пресс-службе перевозчика.

Там также уточнили, что пассажиры из стран СНГ могут обратиться в службу поддержки пассажиров авиакомпании, чтобы вернуть денежные средства без штрафов и комиссий.

<https://ria.ru/20200204/1564223753.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.04.02; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» С ФЕВРАЛЯ ВЫВОЗЯТ ИЗ КИТАЯ ТОЛЬКО РОССИЯН И ГРАЖДАН СТРАН ЕАЭС - АВИАКОМПАНИЯ**

Авиакомпания «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL) со вторника имеет право перевозить чартерными рейсами из КНР только россиян, граждан стран Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и членов официальных делегаций и лиц, имеющих вид на жительство в РФ, сообщает пресс-служба «Уральских авиалиний».

Ранее газета «Коммерсантъ» сообщала, что в понедельник «Уральские авиалинии» отказались пустить на борт самолета, вылетавшего в Екатеринбург из китайского аэропорта Сиань-Сяньян, около 70 граждан стран СНГ с билетами на рейс.

Пресс-служба «Уральских авиалиний» поясняла «Интерфаксу», что, согласно полученному разрешению властей на выполнение чартерных рейсов, авиакомпания имела право перевозить исключительно граждан РФ.

Позже «Уральские авиалинии» уточнили, что, когда выполняли чартерный рейс по эвакуации пассажиров из Китая, располагали телеграммой Росавиации о допуске на борт только граждан РФ.

«В настоящий момент российское правительство уточнило категории граждан, которые могут быть перевезены. Согласно распоряжению правительства N194-р от 3 февраля 2020 года с 4 февраля на борт допускаются граждане РФ, граждане стран Евразийского экономического союза, члены официальных делегаций и лица, имеющие вид на жительство в РФ», - говорится в сообщении авиакомпании.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.04.02; АВИАКОМПАНИЯ «РОССИЯ» ПРЕДУПРЕДИЛА ОБ ИЗМЕНЕНИИ РЕЖИМА ВЪЕЗДА В ИЗРАИЛЬ И ИНДИЮ ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА**

Авиакомпания «Россия» (входит в группу «Аэрофлот») (МОЕХ: AFLT) предупредила об изменении режима въезда в Израиль и Индию в связи с эпидемией коронавируса.

«Правительством Израиля была выпущена директива, согласно которой, начиная с 12:00 3 февраля по израильскому времени каждому пассажиру, находившемуся на территории

КНР в течение 14 дней до вылета в Израиль, будет отказано во въезде в страну», - говорится в сообщении на сайте компании.

Как уточняется, действие директивы распространяется только для иностранных пассажиров, для граждан Израиля разработаны отдельные инструкции по пересечению госграниц.

«Согласно аналогичной директиве, выпущенной правительством Индии, путешественникам, пребывавшим на территории КНР или вступавшим в контакт с ними за 2 недели до перелета в Индию, требуется сообщить об этом иммиграционной службе, медицинской службе и экипажу воздушного судна. Данным пассажирам необходимо пройти медицинское освидетельствование», - сообщает «Россия».

### **ИНТЕРФАКС; 2020.04.02; ЗАДЕРЖКА ОТКРЫТИЯ ПРОМЫШЛЕННЫХ ПРОИЗВОДСТВ В КНР ПОСЛЕ КАНИКУЛ МОЖЕТ ПОВЛИЯТЬ НА ОБЪЕМЫ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ - FESCO**

Задержка открытия после новогодних каникул промышленных производств в Китае вследствие распространения коронавируса может повлиять на объемы отгрузки грузов, констатирует транспортная группа FESCO (базовая компания - ПАО «Дальневосточное морское пароходство» (МОЕХ: FESH), ДВМП).

«В настоящее время изменений в работе наших регулярных морских и железнодорожных сервисов нет. Однако производства в Китае не открылись после каникул 3 февраля, как должны были, а откроются на неделю позже, то есть будет еще одна дополнительная неделя простоя. Соответственно это не может не повлиять на планы наших клиентов и объемы отгрузки как из Китая, так и в Китай», - сообщила группа.

«В связи с этим мы прорабатываем различные варианты своих действий, чтобы оперативно реагировать на изменения фактической ситуации на рынке», - отмечается в сообщении.

Согласно информации на сайте компании, FESCO осуществляет регулярные судозаходы в порты Китая на контейнерном сервисе FESCO China Express, который работает по двум маршрутам. Ротация морских портов на маршрутах: Владивосток - Циндао - Шанхай - Нингбо - Владивосток, а также Владивосток - Восточный - Яньтянь - Шекоу - Сямынь - Нингбо - Шанхай - Владивосток. Транзитное время доставки контейнеров из Шанхая во Владивосток составляет 4 дня, в порт Восточный (Приморский край, Находка) - 7 дней.

### **КОММЕРСАНТЪ; МАРИЯ ИГНАТОВА; 2020.04.02; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» И UTAIR ДЕЗИНФИЦИРУЮТ САМОЛЕТЫ, КОТОРЫМИ ЛЕТАЛИ ГРАЖДАНЕ КИТАЯ**

Самолеты авиакомпаний «Уральские авиалинии» и Utair, которые перевозили граждан КНР должны дезинфицировать, делают это для того, чтобы не допустить распространение коронавируса. Как рассказали “Ъ-Урал” в пресс-службе компании «Уральские авиалинии», дезинфекцию каждого самолета, прибывшего из КНР проводят в соответствии с предписанием **Минтранса**. На обработку борта уходит около часа.

Как пишет Интерфакс», Utair также начал внеплановую дезинфекцию. «С 1 февраля Utair проводит еженедельную дезинфекцию всех самолетов на международных и внутренних рейсах. Кроме того, авиакомпания начала внеплановую дезинфекцию всех воздушных судов, которыми в течение последних семи дней летали граждане Китая. Это гарантирует, что внутреннее пространство лайнеров будет безопасным для пассажиров», — цитирует перевозчика «Интерфакс».

Также, с 4 февраля Utair начнет выдавать медицинские маски пассажирам всех международных рейсов, которые выполняет из Москвы, Сургута и Уфы. «При выявлении на борту потенциально инфицированного пассажира самолет отправят на специальную

санитарную стоянку в аэропорту и проведут на борту полный комплекс противоэпидемических мероприятий», — отмечает Utair.

Авиакомпания «Уральские авиалинии» объяснила, что с 4 февраля сможет допускать на борт рейсов из Китая не только граждан России, но и остальных стран Евразийского экономического союза (Армения, Беларусь, Казахстан, Киргизия) а также членов официальных делегаций и лиц, имеющих вид на жительство в РФ.

На утро 4 февраля в КНР от пневмонии, вызываемой новым типом коронавируса, умерли 425 человек, число заболевших превысило 20,4 тыс. В России выявлено два случая заболевания — в Забайкальском крае и Тюменской области. Оба заболевших — граждане Китая.

<https://www.kommersant.ru/doc/4242569?query=минтранс>

### **ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2020.05.02; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВЫВЕЛО КОНЦЕССИИ ИЗ-ПОД ДЕЙСТВИЯ ЗАКОНОПРОЕКТА О ЗАЩИТЕ ИНВЕСТИЦИЙ; ОБ ЭТОМ ПРОСИЛИ ИНВЕСТОРЫ В ИНФРАСТРУКТУРУ, ОПАСАВШИЕСЯ, ЧТО НОВЫЕ ПРАВИЛА ЗАМОРОЗЯТ РЫНОК**

Инвесторам в инфраструктуру удалось добиться изменения законопроекта о защите инвестиций – во вторник на совещании в правительстве первый вице-премьер Андрей Белоусов согласился вывести государственно-частные проекты из-под его действия. Об этом «Ведомостям» рассказали три федеральных чиновника и человек, близкий к одному из участников рабочей группы по доработке законопроекта.

На этом настаивали в совместной резолюции крупнейшие участники рынка инфраструктуры – госкомпания «Автодор», «Автобан», Сбербанк, Газпромбанк, структуры ВТБ и др. Законопроект, принятый Госдумой в первом чтении, критиковали президент Сбербанка Герман Греф, президент РСПП Александр Шохин, **замминистра транспорта Иннокентий Алафинов**.

Быстрее принять документ, который чиновники окрестили «инвестиционным кодексом», требовал президент **Владимир Путин**. О важности закона для привлечения инвестиций говорил сразу после своего назначения новый председатель правительства Михаил Мишустин. Подготовленный Минфином законопроект обещает инвесторам неизменные условия ведения бизнеса. Однако, улучшая среду для вложений в промышленность, документ резко ограничил свободу инвестиций в дорогие и долгосрочные инфраструктурные проекты. Законопроект за полгода стал главной угрозой для рынка государственно-частного партнерства (ГЧП), а он формировался 15 лет, говорит руководитель практики ГЧП «Шварц и партнеры» Данил Подшивалов. Именно с использованием инструментов ГЧП строились наиболее дорогие автодороги, например ЦКАД, трасса М11 Москва – Санкт-Петербург, с их помощью чиновники рассчитывают выполнить план строительства магистральной инфраструктуры ценой около 7 трлн руб.

«Инициатива Минфина, без преуменьшения, сплотила все инвестиционное сообщество», – указывает партнер бюро «Качкин и партнеры» Денис Качкин, предлагалось «зарегулировать все возможные сферы, в том числе давно и успешно работающие концессии». У инвесторов было много претензий к законопроекту. Например, он отдает приоритет поддержке проектов, которые приведут к росту бюджетных доходов, что может ограничить строительство социальной инфраструктуры. А предусмотренный документом обязательный аудит проектов, претендующих более чем на 1 млрд руб. господдержки, увеличит сроки их подготовки, предупреждал **Алафинов**. Проблемы возникнут и с финансированием ГЧП и концессий: любые расходы бюджета пришлось бы обосновать и согласовать с государством, а в таких проектах они могут возникнуть при наступлении условий, предусмотренных соглашением с инвестором, например при его досрочном расторжении или компенсации недополученного дохода. Еще одна проблема – по

концессиям государство может гарантировать окупаемость инвестиций в течение 40 лет, а законопроект сокращал этот срок вдвое.

Участники рынка жаловались на несоответствие законопроекта практике финансирования и реализации концессионных соглашений и о ГЧП, на ухудшение институциональной среды, возникновение нефинансовых рисков и рисков «инвестиционной паузы» из-за отсутствия необходимой нормативной базы, сказано в протоколе совещания, которое в декабре прошло в Минэкономразвития («Ведомости» ознакомились с его копией).

К моменту принятия законопроекта в первом чтении о необходимости его серьезной доработки говорили председатель Госдумы Вячеслав Володин, сам Белоусов, помощник президента Максим Орешкин, работавший тогда министром экономического развития. Будут ли выведены из-под действия законопроекта проекты ГЧП и концессии – ключевой вопрос, признавал председатель комитета Госдумы по экономической политике Сергей Жигарев. В конце декабря курировавший разработку проекта замминистра финансов Андрей Иванов говорил, что ведомство не готово пойти на это, необходимость новых ограничений он объяснил неконтролируемыми бюджетными рисками, которые возникают при подписании концессионных соглашений, например, из-за гарантий доходности инвестиций. Никто не знает, сколько концессий и ГЧП подписано, риски для государства оцениваются в 3 трлн руб., рассказывал Иванов и предлагал создать реестр таких соглашений. Теперь нормы, ограничивающие инвесторов в инфраструктуру, не будут включены ни в основной законопроект о защите инвестиций, ни в сопровождающие его поправки в другие законы, говорит человек, близкий к доработке.

Представитель Минфина не комментирует поправки в законопроект, пока они обсуждаются в правительстве. Его коллеги в Минэкономразвития, «Автодоре», ВТБ не ответили на вопросы «Ведомостей» во вторник вечером. Так же поступил и представитель аппарата правительства. Представитель Сбербанка отказался от комментариев.

Пока нет официального протокола совещания у Белоусова, -радоваться преждевременно, но новость позитивная, осторожен исполнительный вице-президент Газпромбанка Алексей Чичканов. Хотелось бы, чтобы в подготовке законодательства, меняющего условия работы рынка, участвовали эксперты рынка, отметил он. Законопроект накладывал бюджетные ограничения на проекты, связанные с концессиями и ГЧП, говорит начальник юридической службы «Автобана» Ольга Алпатова, пришлось бы перенастраивать работу всего рынка. Катастрофы не произошло, работающий инструмент решили не ломать, радуется Качкин: «Можно выдохнуть, здравый смысл победил». Но нужно продолжить прорабатывать идеи Минфина об учете забалансовых обязательств бюджета и оценке целесообразности участия государства в ГЧП-проектах, считает он.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2020/02/04/822250-pravitelstvo-kontsessii>

### **КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.05.02; СУБСИДИЯ КЛАССА «РЕКА—МОРЕ»; ПОМОЩЬ ИЗ БЮДЖЕТА ОКАЖУТ СУДАМ НЕ ДОРОЖЕ 1,5 МЛРД РУБЛЕЙ**

Из-за возросшего аппетита заказчиков судов в РФ и спроса на бюджетные субсидии, частично компенсирующие выплаты по кредитам и лизинговым платежам, Минпромторг предлагает ограничить стоимость судов 1,5 млрд руб. Механизм нацелен на стимулирование строительства судов класса «река—море», но приход крупных заказчиков дорогого флота, например арктического, грозит нехваткой субсидий для речников. Эксперты считают, что введение ограничений обоснованно. Лучше, по их мнению, было бы просто увеличить размер господдержки, но эту идею уже не поддержала бюджетная комиссия.

Минпромторг предлагает ограничить стоимость судов, по которым можно получить бюджетную субсидию на проценты по кредитам и лизинговым платежам, 1,5 млрд руб. Проект постановления размещен на [regulation.gov.ru](http://regulation.gov.ru). Сейчас компании могут получать

компенсацию из бюджета в размере двух третей ставки кредита на строительство судна либо лизингового платежа. В бюджете на 2020–2022 годы на это заложено по 3,8 млрд руб. в год.

В Минпромторге “Ъ” пояснили, что изменения предполагают ограничение субсидирования крупнотоннажных судов, арктических танкеров и других проектов морской техники.

Механизм исходно был направлен на поддержание строительства судов класса «река—море» для транспортных и пассажирских перевозок внутренними водными путями, подчеркивают в министерстве. На начало 2020 года закончено субсидирование 27 судов, 120 — в процессе. По итогам 2019 года Минпромторг не предоставил субсидии на 58 судов в связи с недостатком бюджетных средств на 1,9 млрд руб.

Источник “Ъ” в отрасли говорит, что ограничение «выглядит разумно» и позволяет сфокусировать поддержку на среднетоннажных грузовых и пассажирских судах.

Под ограничение подпадет гражданский крупнотоннажный флот, строительство которого — «полностью коммерческая история» (преимущественно перевозки углеводородов) и не нуждается в дополнительном субсидировании, считает собеседник “Ъ”. К тому же для таких судов планируются отдельные программы для владельцев, действуют механизмы для верфей, отмечает он. Альтернативой ограничению, говорит собеседник “Ъ”, мог бы стать серьезный рост субсидий. Еще один источник “Ъ” подтверждает: проблема в том, что субсидии начали «всерьез рассматривать компании с крупными дорогими заказами, одно судно которых выбирает почти весь годовой объем средств». Для поддержки речного флота и флота «река—море», кроме круизных судов, нынешнего объема средств достаточно, полагает он.

По данным “Ъ”, в 2009–2019 годах на субсидирование процентов по кредитам и лизингу было выделено около 12 млрд руб.— в основном на танкеры и сухогрузы. Мерой пользовалось и ФГУП «Атомфлот» для финансирования проекта «Портофлот» (четыре буксира и портовый ледокол) стоимостью \$200 млн. Источники “Ъ” утверждают, что подавала заявку и «Газпром нефть» при строительстве ледоколов «Александр Санников» и «Андрей Вилькицкий» (€246 млн).

В «Газпром нефти» на запрос “Ъ” не ответили. Глава ФГУП «Атомфлот» Мустафа Кашка отмечает, что ограничение по стоимости в 1,5 млрд руб. фактически говорит о том, что для Арктики ни одно судно в рамках механизма не построить, хотя «речь идет о высокотехнологичных и дорогостоящих заказах для российских верфей». Механизм обеспечивал дополнительный интерес строить суда в РФ, что «актуально в условиях госполитики по стимулированию размещения заказов на отечественных верфях», подчеркивает господин Кашка.

Надежда Малышева из PortNews согласна, что ограничение стоимости судна 1,5 млрд руб. выглядит обоснованным, так как позволит развивать флот «река—море». «С другой стороны,— добавляет эксперт,— если мы говорим о развитии судостроения в целом, то почему нужно вводить ограничения?» Правильнее было бы увеличить сумму и выделить отдельной строчкой субсидии и для крупных заказов, куда вошли бы научно-исследовательские суда, ледоколы, крупный пассажирский флот и т. д., считает Надежда Малышева. Но источник “Ъ”, близкий к Минпромторгу, говорит, что министерство в 2019 году уже направляло предложения о предоставлении дополнительного финансирования и получило отказ правкомиссии по бюджету.

<https://www.kommersant.ru/doc/4242926>

### **ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛЬЯ БАШЛЫКОВА, АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2020.05.02; ВЗЛЕТНО-ПОЛОСАТЫЕ: КОТАМ ПРЕДЛАГАЮТ ПОКУПАТЬ МЕСТА В САМОЛЕТАХ; ДЕПУТАТЫ РЕКОМЕНДОВАЛИ МИНТРАНСУ РАЗРЕШИТЬ ПАССАЖИРАМ ПРИОБРЕТАТЬ БИЛЕТЫ ДЛЯ ПИТОМЦЕВ**

Животным, которых перевозят в самолетах, предлагают покупать билеты на соседние кресла с их владельцами. С таким предложением к **Минтрансу** обратился глава комитета Госдумы по экологии и защите окружающей среды Владимир Бурматов. Как объяснил «Известиям» депутат, в этом случае можно уйти от ограничений веса питомцев, сейчас лимитированного 8 кг. В министерстве заявили, что готовят предложения по совершенствованию информирования граждан об условиях перевозок животных. Эксперты, опрошенные «Известиями», считают целесообразным введение такой практики авиакомпаниями.

Кот — не багаж

Как рассказал «Известиям» Владимир Бурматов, обращение депутатов с просьбой пересмотреть действующие правила перевозки домашних животных авиакомпаниями он уже направил в **Минтранс России**.

— Мы рекомендовали сделать эту перевозку гибче, — пояснил парламентарий. — Мои предложения абсолютно простые. Во-первых, увеличить параметры веса животных до 10 кг, как это уже сделано в других странах мира. Что такое разрешенные сегодня 8 кг с учетом самой переноски? Во-вторых, нужно предоставить владельцам право выкупить соседнее кресло для установки более габаритной переноски и ее фиксации. В итоге это позволит вообще отойти от ограниченного веса животного.

Кроме того, в отдельных случаях нужно предусмотреть для питомца (тут речь идет о собаках) возможность лететь в ногах у хозяина, считает депутат.

— В ряде авиакомпаний это уже применяется — например, в отношении собак-поводырей. И мне непонятно, почему нельзя ввести еще ряд исключений. Например, для животного, которое из-за определенных его особенностей нельзя перевозить в багажном отсеке — скажем, по состоянию здоровья или в силу возраста. Я предлагаю пообсуждать эти вопросы, а авиакомпаниям пойти навстречу потребителям, ведь это их прибыль, — подчеркнул Владимир Бурматов.

По его словам, подготовку предложений для **Минтранса** он начал после нашумевшего случая с котом Виктором, хозяин которого при перелете из Москвы во Владивосток при взвешивании подменил своего любимца животным меньшего размера, чтобы не сдавать его в багаж. Но катализатором послужила гибель двух котов во время перелета из Нью-Йорка в Москву.

— Сколько еще нужно смертей и скандалов, чтобы пойти навстречу людям и начать что-то менять? — задается вопросом Владимир Бурматов.

Как сообщили «Известиям» в **Минтрансе**, вопросы перевозок животных воздушным транспортом прорабатываются в рамках межведомственной рабочей группы на площадке министерства.

— В настоящее время авиакомпании по итогам заседания рабочей группы готовят предложения по совершенствованию информирования граждан об условиях перевозок животных, отражению в правилах перевозки важных условий, качественных характеристик переносок для животных, порядка принятия мер в случае аллергических реакций на борту у пассажиров. В правилах должна быть учтена мировая практика и положения документов IATA (Международная организация, устанавливающая правила и процедуры для авиаперевозчиков) в области перевозок животных, — пояснили «Известиям» в ведомстве.

В авиакомпаниях оперативный комментарий по предложениям Бурматова предоставить не смогли. Однако ранее в «Аэрофлоте» сообщали о готовности пересмотреть действующие правила перевозки животных с учетом предложений пассажиров.

Проблема в людях

Как сообщил «Известиям» зампред комитета Госдумы по транспорту и строительству Александр Старовойтов, тема, поднятая Владимиром Бурматовым, «очень важная и заслуживает обсуждения и решения».

— Проблема безопасной перевозки животных в самолетах, безусловно, существует. Но, если честно, сейчас я не представляю, как ее можно решить. Даже если поднять допустимый вес с 8 до 10 кг, не все животные подпадут под эти параметры. Получается, эта мера всё равно будет избирательной, — заявил «Известиям» депутат.

По его словам, тема требует проработки и в ближайшее время ее необходимо обсудить с **Минтрансом**.

— Мы находимся в постоянном контакте с министерством, проводятся регулярные встречи, а на каждом заседании комитета присутствует статс-секретарь министра транспорта, — отметил Александр Старовойтов.

В Общероссийском объединении пассажиров также сформировали ряд предложений, которые представители ООП намерены озвучить 5 февраля на круглом столе по данной теме.

Сейчас в поездах обозначаются места, где можно ехать с животными. Общественники считают, что такую практику целесообразно предложить авиакомпаниям. Люди с аллергией и непереносимостью животных в таком случае могли бы, например, выбрать места в начале салона, заявил «Известиям» глава организации Илья Зотов. В дополнение можно подумать и над введением возможности выкупа соседнего кресла для провоза переноски с домашним животным.

Также в законодательстве необходимо прописать ответственность авиакомпаний за гибель домашних животных, подчеркнули в ООП.

А вот авиаэксперт Роман Гусаров считает, что причиной возникновения проблемы является человеческий фактор — качество работы служб авиакомпаний и аэропортов.

— На мой взгляд, ничего менять в правилах не надо. Необходимо просто более серьезно наказывать тех, кто допускает гибель животных во время перелета, — пояснил он «Известиям». — Нужно, чтобы последним случаем их гибели занялась прокуратура и Следственный комитет и серьезно наказали виновных. А то сегодня все рассуждают так: «Ну подумаешь, коты умерли».

При этом эксперт подчеркнул, что если пассажир, например, является хозяином огромного дога, он всё равно не сможет везти его в клетке, разместив ее на сиденье рядом. Клетку с животным придется сдать и ее могут повредить во время полета — поэтому дело всё-таки в людях, а не в правилах, убежден он.

<https://iz.ru/972144/natalia-bashlykova-aleksandr-volobuev/vzletno-polosatye-kotam-predlagaiut-pokupat-mesta-v-samoletakh>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4242912>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.04.02; НОРМАТИВНУЮ БАЗУ В ЛЕГКОЙ АВИАЦИИ НУЖНО МЕНЯТЬ АККУРАТНО, ЗАЯВИЛ ПУТИН**

Нормативную базу в области легкой авиации нужно менять аккуратно и соответствующим образом, принцип «хватать и не пущать» в этом деле является худшим, заявил президент РФ **Владимир Путин**.

Научный сотрудник МГУ имени М.В. Ломоносова Виктор Чертополохов на встрече президента с представителями общественности рассказал, что сейчас в российской авиации правила для легких самолетов такие же, как для лайнеров, из-за чего отрасль не развивается. Он также призвал поддержать инициативу по созданию легкого самолета в МГУ с использованием новейших технологий и поручить правительству изменить

законодательство в области легкой авиации, отметив, что при использовании современных технологий безопасность только повысится.

«Здесь нужна золотая середина. Правило и принцип «хватать и не пущать» - это самое худшее, с чем мы можем столкнуться. Поэтому, безусловно, отрасль нуждается в развитии. И нужно соответствующим образом менять нормативную базу, я согласен. Делать это аккуратно, но делать это нужно. Будем к этому стремиться», - отметил **Путин**. Президент также отметил, что над созданием легкого самолета на базе МГУ можно подумать.

«Не очень себе представляю, как вы на базе МГУ это сделаете, видимо, в кооперации с каким-то предприятием. Я с Виктором Антоновичем (Садовничим, ректором МГУ – ред.) переговорю, если нужна какая-то поддержка будет, мы попробуем ее обеспечить», - сказал **Путин**.

<https://ria.ru/20200204/1564247191.html>

### **ТАСС; 2020.04.02; ГОСДУМА УПРАЗДНИЛА ИЗБЫТОЧНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПО ЛИЦЕНЗИРОВАНИЮ АВИАПЕРЕВОЗОК**

Госдума во вторник приняла в третьем чтении законопроект об отмене лицензирования пассажирских и грузовых авиаперевозок с целью исключить дублирование действующих норм.

Согласно упраздняемым положениям Воздушного кодекса РФ, деятельность по перевозкам воздушным транспортом пассажиров и грузов подлежит обязательному лицензированию. Аналогичное правило предусмотрено и для выполнения авиационных работ.

В то же время до получения лицензии, выдаваемой Росавиацией, заинтересованное лицо должно получить в этом же ведомстве сертификат эксплуатанта, который сам по себе подтверждает соответствие лицензионным требованиям.

Как указывают разработчики внесенного правительством закона в пояснительных материалах, это «позволит устранить дублирование процедур сертификации авиаперевозчиков процедурами лицензирования их основной деятельности и снять избыточную административную нагрузку с субъектов воздушного транспорта, осуществляющих перевозки воздушным транспортом пассажиров и грузов».

<https://tass.ru/ekonomika/7680009>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.04.02; МИНТРАНС АНОНСИРОВАЛ ИЗМЕНЕНИЯ В ПРАВИЛА АВИАПЕРЕВОЗОК ЖИВОТНЫХ**

Российские авиакомпании готовят предложения по повышению качества авиаперевозок животных, в том числе обсуждается совершенствование информирования об условиях этих перевозок, качественные характеристики переносок, порядок принятия мер в случае аллергических реакций на борту у пассажиров, сообщили РИА Новости в **пресс-службе Минтранса РФ**.

«Вопросы перевозок животных воздушным транспортом прорабатываются в рамках межведомственной рабочей группы на площадке **Минтранса** России. В настоящее время авиакомпании по итогам заседания рабочей группы готовят предложения по совершенствованию информирования граждан об условиях перевозок животных, отражению в правилах перевозки важных условий, качественных характеристик переносок для животных, порядка принятия мер в случае аллергических реакций на борту у пассажиров», - сказали в **пресс-службе**.

Там добавили, что в правилах должна быть учтена мировая практика и положения документов ИАТА в области перевозок животных.

Общероссийское объединение пассажиров ранее предложило **Минтрансу** ввести общие для всех авиакомпаний нормы перевозки домашних животных в самолетах. С

предложениями изменить правила провоза животных также выступала Госдума. **Замминистра** транспорта Александр **Юрчик** в ноябре сообщил журналистам, что **Минтранс** изучает необходимость менять нормы провоза животных в самолетах, если она есть, то подготовит предложения.

Ранее пассажир «**Аэрофлота**» Михаил Галин сообщил в Facebook, что перевозчик потребовал сдать его питомца - кота Виктора - в багаж, так как его вес превышал установленные нормы. Кота не пускали в салон даже за доплату. Тогда пассажир прибег к хитрости: при досмотре он показал другое животное и получил посадочный талон, по которому полетел Виктор. За это авиакомпания исключила Галина из программы лояльности. Мили, накопленные за время его участия в программе, были аннулированы, а счет участника – закрыт. История вызвала общественный резонанс.

В конце января два кота погибли и третий обморозился, летевшие в багажном отделении самолета рейсом Нью-Йорк - Москва авиакомпании «**Аэрофлот**». Авиакомпания считает, что вина за произошедшее лежит на грузчиках аэропорта «Шереметьево».

<https://ria.ru/20200204/1564249920.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7682419>

<https://rns.online/transport/Mintrans-rasskazal-o-prorobotke-voprosov-po-perevozkam-zhivotnih-v-samoletah-2020-02-04/>

<https://www.mskagency.ru/materials/2970301>

### **ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИНА ТРЕТЬЯКОВА; 2020.04.02; МУЗЫКАНТОВ ВЫСАДЯТ ИЗ ЭЛЕКТРИЧЕК; А ЛЮБИТЕЛИ ЗИМНЕГО СПОРТА СМОГУТ СЭКОНОМИТЬ НА ОПЛАТЕ БАГАЖА ПО ПУТИ В ПРИГОРОД**

Провоз лыж и сноуборда в электричке станет бесплатным, громкое исполнение и прослушивание музыки будет поводом для высадки пассажира из пригородного поезда, а перевозчикам позволят не возвращать деньги за неиспользованные абонементы. Такие изменения **Минтранс** планирует внести в правила перевозок пассажиров и багажа железнодорожным транспортом. Как это повлияет на удобства россиян, которые пользуются пригородным транспортом?

Музыкантов переводят в беззвучный режим

Проект приказа **Минтранса**, который вносит поправки в правила железнодорожных перевозок, был опубликован для общественного обсуждения 3 февраля. Одна из них уточняет основания, на которых полиция имеет право удалить пассажира из электрички. Как и сейчас, это будет возможно, если человек нарушает правила проезда и общественный порядок, либо мешает спокойствию других.

Теперь в правилах будет раскрыто, что под беспокойством окружающих подразумевается использование радиоприёмников, магнитофон и прочих устройств, которые воспроизводят или усиливают звук (например колонки и микрофоны), а также игра на музыкальных инструментах и пение. Также беспокойство пассажирам, по мнению **Минтранса**, может принести зловонный запах и грязная одежда — такого пассажира полиция также может ссадить с электрички.

Не секрет, что для электричек, особенно подмосковных, это уже до боли знакомое явление — едва поезд отправляется, по вагонам начинает двигаться череда бродячих музыкантов и продавцов всяких мелочей. Исполнители пользуются колонками, а торговцы — усилителями звука, чтобы на весь вагон сообщить о своём товаре. Всё это действительно может мешать пассажирам спокойно ехать на работу, домой или на дачу, согласен зампред Комитета Госдумы по транспорту и строительству Владимир Афонский.

Депутат поддержал идею **Минтранса**, но добавил, что она, возможно, не сработает. «Во-первых, здесь присутствует субъективный подход, а он всегда чреват злоупотреблениями.

Для кого-то музыка громкая, для кого-то тихая — это вопрос дискуссионный. Во-вторых, представьте, что такое удаление человека из поезда? Его ссадили с этой электрички — он сел на следующую», — сказал он «Парламентской газете».

По мнению Афонского, эти меры следовало бы дополнить более серьёзными санкциями для нарушителей общественного спокойствия.

Поддержка для лыжников

По действующим правилам, пассажир может не платить за ручную кладь, если это один предмет, размер которого по сумме трёх измерений не превышает 180 сантиметров. **Минтранс** планирует изменить это правило для любителей зимнего спорта, которые ездят в присогласно проекту поправок, провоз одной пары лыж или сноуборда в электричках станет бесплатным. Инвентарь следует везти в чехле и размещать в вагоне таким образом, чтобы он не мешал другим людям.

Хоккей и лыжный спорт традиционно входят в десятку самых любимых видов спорта россиян, а в последние годы увлечение молодёжи сноубордом и лыжами только растёт, рассказал «Парламентской газете» зампред Комитета Госдумы по физической культуре, спорту, туризму и делам молодёжи Сергей Кривонос. Депутат поддержал решение сделать бесплатным провоз инвентаря для такого спорта в электричках, потому что это ещё один способ поддержать россиян в их увлечении спортом.

Решение **Минтранса** разрешить бесплатно провозить лыжи или сноуборд важно и с точки зрения развития горнолыжного спорта, чтобы он стал более доступным.

«Это решение важно и с точки зрения развития горнолыжного спорта, чтобы он стал более доступным. У нас и в Подмосковье есть несколько горнолыжных курортов, развивается инфраструктура на Домбае, в Сочи и других туристических центрах», — отметил парламентарий.

Деньги за абонементы разрешат не возвращать

**Минтранс** также планирует позволить перевозчику делать, по своему усмотрению, какие-либо проездные абонементы невозвратными. Точнее, ставить условие о том, что стоимость неиспользованного или частично неиспользованного абонементного билета пассажиру не возмещается. Исключением для этого правила станет внезапная болезнь пассажира или получение травмы из-за несчастного случая, либо смерть члена его семьи. Все эти случаи потребуются подтвердить документально.

Ещё одна поправка **Минтранса** вводит новый вид абонемента для электрички — билет «выходного дня». Такой билет будет действительным для проезда по выходным и нерабочим праздничным дням. По нему можно будет сесть на электричку в понедельник, пятницу, субботу и воскресенье, а также в любой праздничный день, в день накануне и после праздника. Если рабочий день перенесут на выходной, то в такую субботу или воскресенье билет «выходного дня» будет недействителен, следует из проекта приказа.

<https://www.pnp.ru/top/site/muzykantov-vysadyat-iz-elektrichkek.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/7678767>

<https://radiosputnik.ria.ru/20200204/1564256638.html>

### РАДИО SPUTNIK РИА; 2020.04.02; «ЗАПАХ НЕ ПРЕКРАТИШЬ». ЭКСПЕРТ О КОРРЕКТИВАХ МИНТРАНСА ДЛЯ ЭЛЕКТРИЧЕК

Председатель Союза пассажиров России Кирилл Янков, беседа с «Москвой 24», назвал предложение **Минтранса** РФ о высаживании из вагонов поездов и электричек плохо пахнущих пассажиров справедливым, он уверен, что мера направлена на улучшение условий перевозки граждан.

Также в министерстве транспорта предложили пресекать пение, игру на музыкальных инструментах, прослушивание музыки без наушников.

«В целом справедливые требования, но вопрос, как это будет применяться. Понятно, что запахи невозможно точно определить, кроме как субъективно, нет запахомеров, да и громкость музыки – тоже штука субъективная, это будет зависеть от мнения контролирующих лиц», – заявил Янков.

Он добавил, что может и не стоит высаживать пассажиров, к примеру, от громкой музыки поможет избавиться корректное замечание. Однако «запах, конечно, не прекратишь».

Янков пояснил, что, если изменения в правила перевозки пассажиров будут приняты, необходимо избежать произвола в действиях контролеров. Эксперт уверен, что должны быть приняты точные критерии нарушения спокойствия, чтобы не было двояких прочтений.

<https://radiosputnik.ria.ru/20200204/1564257408.html>

### **ТАСС; 2020.04.02; В САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ В 2020 ГОДУ ОТРЕМОНТИРУЮТ БОЛЕЕ 320 КМ ДОРОГ**

Власти Саратовской области намерены отремонтировать более 320 км дорог в 2020 году в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», сообщает во вторник пресс-служба Министерства транспорта и дорожного хозяйства региона.

«В 2020 году в рамках **нацпроекта** планируется привести в нормативное состояние 103 объекта, общей протяженностью 329,6 км», - говорится в сообщении, распространенном пресс-службой.

По данным ведомства, работы будут вестись на региональных и муниципальных дорогах, а также в Саратове и Энгельском районе. В Саратове планируется ремонт порядка 30 км дорог, в Энгельском районе - более 32 км.

Как пояснили ТАСС в пресс-службе министерства, всего в 2020 году на национальный проект планируется направить 6,17 млрд рублей, в основном - из федерального бюджета. В 2019 году было отремонтировано 311 км дорог.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-saratovskoj-oblasti-v-2020-godu-otremontiruyut-bolee-320-km-dorog>

### **КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.05.02; ШИП, БЛЕСК; ПОЛЬЗОВАТЕЛЯМ ЗИМНИХ ПОКРЫШЕК ГОТОВЯТ НОВЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ**

В Госдуме приступили к обсуждению мер по снижению вреда, который наносят дорогам шипованные шины. Речь идет об ограничении скорости для автомобилей с такими покрышками, штрафе за неправильное использование сезонной резины, возвращении обязательного опознавательного знака «Ш». Такой знак необходим, чтобы машины с шипованными шинами могли опознать автоматические камеры. Обнародованные инициативы впоследствии могут войти в законопроект, нормы которого коснутся миллионов граждан.

Проблемы влияния шипованных шип на состояние дорог вчера обсуждались в Госдуме на круглом столе, организованном думским комитетом по транспорту и строительству. По данным РосдорНИИ, ежегодно власти РФ тратят на восстановление покрытия от 60 млрд до 220 млрд руб. По данным **Российского университета транспорта**, 53 млрд руб. уходит на ремонт колеиности, возникающей чаще всего из-за шипов.

С декабря по февраль запрещено ездить без зимних шин (вне зависимости от наличия шипов), с июня по август — нельзя применять шипы. Правила закреплены в техрегламенте Таможенного союза о безопасности колесных транспортных средств, но наказания нет. В 2016 году группа депутатов предложила ввести штраф в 2 тыс. руб., но документ не приняли. Шипованными шинами, посчитали в РосдорНИИ, в РФ пользуется 25 млн автомобилистов.

Почти все специалисты, связанные с дорожным строительством, предлагали вчера дополнительные ограничения.

В госкомпании «Автодор» (проводила исследование по влиянию шипов на участке М4 в 2017–2019 годах) считают, что необходимо ввести штраф за нарушение правил применения шин, наделить региональные власти правом самостоятельно определять период эксплуатации сезонных покрышек, запустить систему автоматической идентификации транспорта с шипами с помощью камер. Для этого «Автодор» предлагает вернуть в ПДД обязанность для водителей устанавливать на стекло опознавательный знак «Шипы». Она, напомним, была отменена в 2018 году по инициативе ГИБДД.

«Шипы на льду — как коньки,— говорил вчера замглавы департамента ЖКХ Москвы Владимир Островский.— В Москве они не нужны. Вы видите, как город убирается, все чистенько. А во влажную погоду износ от шипов только увеличивается. Нам приходится каждые три года верхний слой дороги менять». Основная колейность, обратил внимание чиновник, возникает в крайних левых полосах, где чаще всего и ездят легковые автомобили на шипах. «В Москве можно провести эксперимент по ограничению пользования шипами, это позволило бы сэкономить огромные деньги,— размышлял он.— На МКАД скорость 100 км/ч. Хотя из бетона дорогу сделай, из гранита, мрамора, стали, все равно колея будет». Дорожное полотно также разрушают противогололедные реагенты, рассказывал заведующий кафедрой «Дорожно-строительные материалы» МАДИ Юрий Васильев: хлористая соль, в частности, ускоряет износ покрытия вдвое.

Представитель РосдорНИИ Николай Беляев говорил о необходимости снизить разрешенную скорость для автомобилей с шипованными шинами, например, со 110 до 90 км/ч на автомагистралях.

Инициативу поддержали дорожники. Представители МВД поддержали идею возвращения штрафа за нарушение правил применения шин, заметив, что остается серьезная проблема с грузовиками и автобусами, которые ездят круглый год на летней резине.

Как знак «Ш» стал не нужен

Проблему негативного влияния шипованных шин можно решить за счет разъяснительных кампаний, считает член правительственной комиссии по безопасности движения Наталья Агре: многим автомобилистам, приобретающим шипованные покрышки, они на самом деле не нужны (например, в условиях мегаполиса). У владельцев шипованных шин часто возникает «иллюзия безопасности», добавил координатор проектов ассоциации «Дальнобойщик» Валерий Войтко. Шипы необходимы даже в крупных городах, настаивала представитель компании Nokia Елена Тимохина.

Обнародованные вчера инициативы изучит рабочая группа при комитете по транспорту и строительству Госдумы, куда войдут отраслевые эксперты, пояснил “Ъ” депутат Госдумы, руководитель проекта ОНФ «Карта убитых дорог» Александр Васильев. В течение трех месяцев предложения будут доработаны, чтобы впоследствии стать частью одного или нескольких законопроектов, которые внесут в парламент.

<https://www.kommersant.ru/doc/4242937>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.04.02; ОБНОВЛЕН ПОРЯДОК РАСЧЕТА ВРЕДА ДОРОГАМ ОТ ГРУЗОВИКОВ, КОЭФФИЦИЕНТЫ ЗА ПЕРЕВЕС БУДУТ РАСТИ - МИНТРАНС**

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин утвердил постановление, обновляющее методику расчета и установленные показатели вреда, причиняемого автодорогам тяжеловесным транспортом, сообщил **Минтранс**.

Соответствующее постановление вступило в силу с 1 февраля.

«Размер платы в рамках новой методики сопоставим с размером, рассчитанным по методике, утвержденной постановлением правительства РФ от 16 ноября 2009 г. №934 с применением понижающих коэффициентов. Исключением являются случаи превышения

допустимой массы транспортного средства от 2% до 15% включительно», - говорится в сообщении **Минтранса**.

Для поэтапного введения новой методики постановлением предусмотрено, что при превышении допустимой массы грузовика от 2% до 15% включительно к размеру вреда, причиняемого такими машинами, в течение 5 лет применяются понижающие коэффициенты - от 0,2 с момента вступления постановления в силу с ежегодным увеличением на 20%.

«Таким образом, перевозчики могут плавно адаптироваться к введению новой методики расчета размера платы за вред, причиняемый автодорогам», - отмечает **Минтранс**.

Как сообщалось, ранее в течение нескольких лет для расчета вреда от грузовиков федеральным автодорогам применялись понижающие коэффициенты:

- при превышении допустимых осевых нагрузок на ось и (или) допустимой массы транспортного средства от 0% до 5% - 0,016;
- при превышении допустимых осевых нагрузок на ось и (или) допустимой массы транспортного средства свыше 5% до 10% - 0,2;
- при превышении допустимых осевых нагрузок на ось и (или) допустимой массы транспортного средства свыше 10% до 50% - 0,6.

«Принятые решения позволят снизить финансовую нагрузку на бизнес в период актуализации методики расчёта размера вреда», - отмечали разработчики документа, продлевавшего срок действия коэффициентов в последний раз.

Как ранее заявляли «Интерфаксу» в **Минтрансе**, введение понижающих коэффициентов было мерой, направленной на снижение нагрузки на бизнес. Мера была разработана в рамках поручения **Минтрансу**, Минэкономразвития с участием представителей транспортной отрасли «проработать вопросы снижения расходов, связанных с получением специальных разрешений на движение по автомобильным дорогам транспортных средств, осуществляющих перевозки тяжеловесных и опасных грузов».

### **РИА НОВОСТИ; 2020.04.02; В ГОСДУМЕ ХОТЯТ ИЗМЕНИТЬ ПРАВИЛА ОСТАНОВОК МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОБУСОВ**

Глава комитета Госдумы по транспорту и строительству Евгений Москвичев выступил за полный запрет посадки пассажиров вне автостанций и автовокзалов на международные автобусные рейсы.

Комитет на заседании во вторник рассматривал законопроект, которым предлагается наделить **Ространснадзор** полномочиями по проведению проверок остановок на автостанциях и автовокзалах, а также «в иных местах, расположенных в границах населенных пунктов, в случае посадки и высадки пассажиров в транспортное средство, осуществляющее международные автомобильные перевозки». Это положение, считает Москвичев, фактически дает право осуществлять посадку пассажиров вне остановок.

«Нам все время говорят, что на международных, на межсубъектных перевозках на автобусах гибнут люди, и по телевизору показывают, что везде виноват водитель. (Давайте договоримся), что все 100% автобусов уезжают с автовокзалов и станций, и если он международный - он не имеет права нигде осуществлять посадку какого-то пассажира. А мы показываем право ему - откуда угодно перевозчику выезжать... Давайте заканчивать с этими играми. Когда он осуществляет посадку, там никто не проверяет, с какой он сумкой идет, через какую рамку она прошла», - сказал Москвичев на заседании думского комитета.

Он также отметил, что в связи с этим работу на транспортных предприятиях должен будет усилить **Ространснадзор**.

Такие поправки, по мнению Москвичева, нужно внести ко второму чтению правительственного законопроекта о полномочиях Ространснадзора проводить проверки остановок на автостанциях и автовокзалах.

Законопроект был внесен в Госдуму в ноябре 2019 года.

Комитет принял решение рекомендовать Госдуме принять законопроект в первом чтении, но с учетом доработки законопроекта ко второму чтению.

Кроме того, участники заседания договорились пригласить руководство **Ространнадзора**, чтобы обсудить их работу и задать интересующие депутатов вопросы.

<https://ria.ru/20200204/1564256031.html>

### **ТАСС; 2020.04.02; ВЛАСТИ РФ ВЫДЕЛЯТ БОЛЕЕ 860 МЛН РУБЛЕЙ НА ДОРОГУ К ХАБАРОВСКОМУ ОЛОВОРУДНОМУ МЕСТОРОЖДЕНИЮ**

Правительство РФ выделит 861 млн рублей на строительство дороги к Правоурмийскому оловорудному месторождению в Хабаровском крае. Об этом говорится в распоряжении правительства РФ, опубликованном на официальном интернет-портале правовой информации.

В распоряжении указываются инвестиционные проекты, планируемые к реализации на территории Дальнего Востока в период с 2015 по 2021 год. Ранее в документе были указаны 14 таких проектов, распоряжением от 3 февраля 2020 года перечень дополнен еще двумя, в том числе проектом в Хабаровском крае.

«Пределные объемы субсидий на финансовое обеспечение затрат на создание и (или) реконструкцию объектов инфраструктуры, а также на технологическое присоединение энергопринимающих устройств к электрическим сетям и газоиспользующего оборудования к газораспределительным сетям <...> дополнить позициями: строительство горнообогатительного предприятия на базе Правоурмийского оловорудного месторождения с необходимой инфраструктурой, строительство автомобильной технологической дороги п.Сулук - Правоурмийское ГОП - 861 [млн рублей]», - говорится в документе.

Господдержку получит резидент территории опережающего развития «Комсомольск» ООО «Правоурмийское». Для горно-обогатительного предприятия в Хабаровском крае необходима грунтовая автомобильная дорога от поселка Сулук до Правоурмийского месторождения. Общая протяженность объекта составляет 87,8 км, сообщается на сайте правительства Хабаровского края. Дорога будет строиться силами инвестора, проектная документация уже прошла государственную экспертизу. Субсидию предоставят в 2021 году по факту выполненных работ.

<https://tass.ru/ekonomika/7683881>

### **ТАСС; 2020.04.02; В 2019 ГОДУ НА Ж/Д ПЕРЕЕЗДАХ ПРОИЗОШЛО 248 ДТП, ЧТО НА 4% МЕНЬШЕ ПОКАЗАТЕЛЯ ПРОШЛОГО ГОДА**

На железнодорожных переездах сети ОАО «РЖД» в 2019 году зафиксировано 248 дорожно-транспортных происшествий, что на 4 % меньше, чем в 2018 году, сообщили во вторник в транспортной компании.

Как отмечается в сообщении РЖД, основными причинами ДТП стали нарушения правил дорожного движения водителями либо неисправность автомобиля, повлекшая столкновение с проходящим подвижным составом. В результате происшествий пострадали 129 человек. Для сравнения: в 2018 году на сети железных дорог произошло 259 дорожно-транспортных происшествий, в которых пострадали 175 человек.

Наибольшее количество аварий произошло на Северо-Кавказской (30 случаев), Московской (33 случая) и Октябрьской (23 случая) железных дорогах. Для предупреждения дорожно-транспортных происшествий компанией проводится мониторинг состояния, а также капитальный ремонт железнодорожных переездов и оборудование их современными предупредительными и заградительными устройствами, отмечают в РЖД.

В компании призывают водителей автотранспорта быть бдительными и неукоснительно соблюдать правила дорожного движения при пересечении железнодорожных переездов.  
<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-2019-godu-na-zd-pereezdah-proizoslo-248-dtp-cto-na-4-mense-pokazatela-proslogo-goda>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.04.02; НОВОТРАНС ПРОДОЛЖАЕТ РЕМОНТ ВАГОНОВ В ПРОКОПЬЕВСКЕ, ЛИКВИДИРУЕТ ПОСЛЕДСТВИЯ ОБРУШЕНИЯ**

ООО «Кузбасское вагоноремонтное предприятие «Новотранс» (КВРП, Прокопьевск, Кемеровская область, входит в группу компаний «Новотранс») планирует выпустить к концу февраля не менее 600 отремонтированных вагонов, сообщает пресс-служба компании.

«Подвижной состав клиентов ремонтного дивизиона «Новотранса» проходит качественное обслуживание и ремонт в полном объеме. В настоящее время КВРП, в среднем, выпускает 15 вагонов в день», - отмечает пресс-служба.

Согласно сообщению, накануне стартовали работы по реконструкции вагоносборочного цеха КВРП, который пострадал в конце января в результате частичного обрушения кровли. Работы по демонтажу пострадавших конструкций и монтажу нового оборудования производятся в соответствии с установленным графиком.

«Недавнее происшествие в вагоносборочном цехе КВРП не нарушило производственный процесс. Предприятие работает, все сотрудники получают заработную плату в полном объеме. Сотруднице подрядной организации, которая получила легкие травмы, выплачена материальная компенсация», - цитирует пресс-служба президента ГК «Новотранс» Константина Гончарова.

Уточняется, что параллельно на КВРП завершается строительство второй очереди предприятия, где до завершения реконструкции пострадавшего цеха будут проводиться вагоносборочные работы. До запуска новой очереди часть плановых ремонтов КВРП переведена на Бийское вагоноремонтное предприятие «Новотранс» в Алтайском крае, куда на добровольной основе командированы 40 сотрудников КВРП.

Частичное обрушение кровли вагоносборочного цеха КВРП «Новотранс» произошло 24 января. Предположительно, это случилось из-за скопившегося на крыше снега. В момент инцидента в цехе находились более 40 человек, которые успели эвакуироваться. По факту инцидента организована прокурорская проверка.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.04.02; МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ УДОВЛЕТВОРЕНО РЕШЕНИЕМ АПЕЛЛЯЦИОННОГО ОРГАНА ВТО ПО СПОРУ С УКРАИНОЙ ПО ВАГОНАМ И Ж/Д ОБОРУДОВАНИЮ**

В Минэкономразвития России удовлетворены решением апелляционного органа ВТО по спору, инициированному Украиной против России в отношении ограничений на поставки в РФ вагонов и стрелочных переводов, сообщила пресс-служба министерства.

Апелляционный орган ВТО во вторник опубликовал решение (апелляционный орган в ВТО не функционирует с 10 декабря 2019 года, но решение, видимо, было вынесено до этого, какое-то время обычно занимает перевод и публикация - ИФ) по спору, инициированному Украиной против России в рамках ВТО «Россия - меры, влияющие на импорт железнодорожного оборудования и его частей».

«В своем решении апелляционный орган не согласился как с выводами третьей группы, так и с аргументами обеих сторон по ряду вопросов, которые были предметом изучения третьей группы», - отмечают в Минэкономразвития.

«Апелляционный орган при этом полностью подтвердил выводы третьей группы об отсутствии каких-либо систематических нарушений правил соглашения ВТО о технических барьерах в торговле со стороны РФ. Резкое снижение объемов импорта украинской железнодорожной продукции в РФ было связано не с действиями российских

органов государственной власти, на чем настаивала Украина, а стало следствием иных, в том числе экономических, причин», - подчеркивают в Минэкономразвития.

«Не согласившись с рядом выводов третьей группы относительно отказов в выдаче и приостановлений ранее выданных сертификатов, апелляционный орган тем не менее также не нашел нарушений со стороны РФ. Апелляционный орган полностью согласился с российскими аргументами о том, что необходимость защиты жизни и здоровья представителей государственной власти при исполнении своих обязанностей (в данном случае при проведении мероприятий в рамках процедур оценки соответствия, таких как выездной инспекционный контроль) должны приниматься во внимание, при этом важна сама угроза, а не конкретные случаи нанесения вреда их жизни и здоровью», - отмечают в министерстве.

«Изучив все материалы дела, апелляционный орган признал, что в них не содержится достаточных фактов для того, чтобы признать меры Российской Федерации нарушением правил ВТО, в частности статей 5.1.1 и 5.1.2 соглашения ВТО о технических барьерах в торговле», - говорится в комментарии Минэкономразвития.

При этом апелляционный орган подтвердил вывод третьей группы о том, что т.н. «непризнание» сертификатов на отдельную железнодорожную продукцию из Украины являлось нарушением указанного соглашения. «Однако в этой части решение АО не повлечет за собой изменения основополагающих подходов к работе по сертификации», - отмечают в Минэкономразвития.

«Российская Федерация намерена в полной мере и своевременно исполнять решения органа ВТО по разрешению споров. Такое исполнение будет осуществляться в соответствии с договором о Евразийском экономическом союзе и не приведет к допуску небезопасной железнодорожной продукции на территорию РФ», - подчеркнули в министерстве.

Как сообщалось, в конце июля 2018 года панель арбитров ВТО отклонила ключевые требования Украины в рамках спора с РФ о поставках железнодорожного оборудования после чего Украина подала апелляцию на это решение.

Украина подала иск в ВТО в октябре 2015 г., полагая, что Россия с 2013 г. необоснованно вводила ограничения на поставку украинских вагонов. По мнению заявителя, они касались продукции Крюковского вагоностроительного завода, Днепропетровского завода стрелочных переводов, «Азовзагальмаша» и Харьковского машиностроительного завода «ФЭД», в связи с чем экспорт с Украины товаров «группы 86» (в соответствии с ТН ВЭД республики) сократился с \$1,7 млрд в 2013 г. до \$51 млн в январе-июле 2015 г.

В иске отмечалось, что Украина неоднократно пыталась решить вопрос на уровне соответствующих комитетов торговой организации, но безуспешно, в связи с чем прибегла к процедуре урегулирования споров в ВТО.

Представитель Минэкономразвития РФ ранее пояснял, что ограничения были связаны с проблемами с сертификацией украинской продукции.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.04.02; РЖД И ТЭПК ПРОРАБОТАЮТ ВОПРОС О ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ ГРУЗОВОЙ БАЗЕ Ж/Д ПРОЕКТА «КЫЗЫЛ-КУРАГИНО»**

ОАО «Российские железные дороги» и владелец лицензии на разработку Элегеста - АО «Тувинская энергетическая промышленная корпорация» (ТЭПК) Руслана Байсарова - к 20 февраля проработают вопрос о дополнительной грузовой базе железной дороги Кызыл-Курагино к этому угольному месторождению.

Соответствующие договоренности были достигнуты в ходе ряда совещаний, состоявшихся в конце 2019 и начале 2020 гг. Информация об этом содержится, в частности, в письме замглавы министерства экономического развития РФ Ильи Торосова в аппарат правительства от 20 января, сообщил источник «Интерфакса», знакомый с содержанием этого документа.

Как сообщалось ранее, ТЭПК является концессионером проекта по созданию железнодорожной ветки Кызыл-Курагино. В соответствии с текущими договоренностями РЖД будут выступать генеральным подрядчиком строительства. Ожидаемый объем грузоперевозок с Элегеста - 15 млн тонн в год (хотя обсуждается и возможность увеличения пропускных мощностей до 27 млн тонн). Запасы месторождения составляют свыше 850 млн тонн коксующегося угля.

### ОПЕРАЦИЯ «АКТУАЛИЗАЦИЯ»

В своем письме, как сообщил собеседник агентства, чиновник Минэкономразвития сообщает о статусе комплексного инвестиционного проекта, который помимо прокладки ж/д линии предполагает создание угольного портового терминала на Дальнем Востоке и освоение минерально-сырьевой базы Тувы. Совещания по этому вопросу с участием представителей ТЭПК, ВЭБа, РЖД и министерства финансов России Торосов провел 20 декабря и 13 января.

На них, по словам собеседника агентства, также была достигнута договоренность о том, что до 31 декабря 2020 г. «Российские железные дороги» уточнят сметную стоимость железнодорожного проекта и представят актуализированную проектно-сметную документацию (ПСД). Предполагается, что после этого до 31 мая 2021 г. будет получено заключения Главного управления государственной экспертизы и параллельно с проектированием будут внесены изменения в действующее концессионное соглашение.

Кроме того, к 31 декабря 2020 г. «Тувинская энергетическая промышленная корпорация» совместно с ВЭБом должны актуализировать финансовую модель всего комплексного инвестиционного проекта - для отражения фактически понесенных ТЭПК затрат, а также представить его актуализированную модель в РЖД и министерство экономического развития для окончательного закрепления структуры финансирования. В течение 2020 г. также предполагается провести гидрогеологические исследования и получить заключения внешних консультантов (включая финансово-технический аудит, маркетинг, юридическую экспертизу, подготовку заключения по запасам угля).

При этом к 1 февраля «Российские железные дороги» должны были проработать и предложить механизмы своего участия в финансировании строительства линии, «при которых минимизируются риски признания монополии контролирующим акционером». Кроме того, совместно с ВЭБом и ТЭПК планировалось составление укрупненного плана-графика по реализации всего комплексного проекта для дальнейшей его детализации и подготовки к марту «дорожной карты». Представитель РЖД отметил, что компания «служебную переписку не комментирует».

В письме Торосов отмечает, что существует риск изменений предварительно зафиксированной структуры финансирования, а также технических и стоимостных условий финансирования комплексного проекта по итогам экспертизы. Одновременно затраты на финансово-технический аудит и исследования, по информации ВЭБа и «Тувинской энергетической промышленной корпорации», составят не менее 1 млрд руб.

Учитывая, что собственные средства у ТЭПК отсутствуют, компании потребуется предоставить бридж-кредит на разработку и актуализацию проектно-сметной и исходно-разрешительной документации, а также экспертизы, необходимые для подтверждения технико-экономических параметров комплексного проекта. добавляет в письме чиновник. Однако этот вопрос ВЭБ рассмотрит только при условии присвоения этому комплексному проекту статуса «имеющих общегосударственное значение для экономики РФ». Все эти вопросы предполагается обсудить на встрече после 1 февраля.

### ЦЕНА ВОПРОСА

В письме Торосов также напоминает, что по итогам совещаний 13 ноября и 10 декабря у министра финансов Антона Силуанова (тогда также занимал пост первого вице-премьера РФ) была предварительно зафиксирована следующая структура финансирования железнодорожного проекта. Общая стоимость строительства 410-километровой линии

оценивается в 163 млрд руб. 32 млрд руб. из этой суммы должны быть выделены из Фонда национального благосостояния (ФНБ), 50 млрд руб. - в виде капитального гранта, 15 млрд руб. ожидаются со стороны ВЭБа и коммерческих банков в качестве кредитов.

Еще 66 млрд руб., как предполагается, выделяют РЖД «без получения доходности и возвратности», говорится в письме Торосова. Причем ранее источник «Интерфакса», знакомый с ходом рассмотрения вопроса, сообщал, что монополия готова рассмотреть возможность участия в строительстве железной дороги и его и финансировании в рамках своей инвестиционной программы, но «исключительно» при «перепроектировании и актуализации ПСД». По крайней мере, так позицию РЖД на совещании в Минэкономразвития обозначала ТЭПК, говорил собеседник агентства: стороны уже провели соответствующие обсуждения на корпоративном уровне.

«Российские железные дороги» хотят подтверждения стоимости проекта и определения более точной суммы возможного участия, уточнял источник «Интерфакса». По его словам, монополия заинтересована в доходности не менее 10% годовых при не более чем 20-летней возвратности вложений.

### КОМПЛЕКСНЫЕ ПОТРЕБНОСТИ

Также, добавлял собеседник, для проекта необходимы налоговые льготы на 51 млрд руб. Помимо этого, в презентации Минэкономразвития отмечалось, что на линии Элегест-Курагино необходимо снизить ж/д тариф на 60% (до 790 руб. за тонну) и изменить структуру финансирования проекта для снижения долговой нагрузки. Бюджетная эффективность оценивалась в 55 млрд руб.

Возврат средств должен осуществляться за счет денежного потока горно-обогатительного комбината на Элегесте, который планируется создать в рамках комплексного проекта ТЭПК. Помимо этого, в числе предпосылок реализации проекта назывались прогноз цены на коксующийся уголь после 2022 г. в \$140-145 за тонну. На транспортные расходы ГОКа придется, по расчетам, 36%.

Проектирование железной дороги предполагалось начать с 1 января 2020 г., решить вопрос о финансировании со стороны РЖД - к 1 апреля. Изменение условий концессии, решение о капитальном гранте и о финансировании из ФНБ ожидалось к 1 июля. Через год после этого планировалось начать само строительство. При этом к апрелю 2021 г. должно было быть организовано финансирование со стороны банков. В эксплуатацию объект предполагалось ввести к 2026 г.

Государственные средства, отмечает источник «Интерфакса», потребуются и для других составляющих комплексного проекта, следует из письма Торосова. В частности, проект по строительству горно-обогатительного комплекса, предварительно оцениваемый в 188 млрд руб., на 20% планируется профинансировать на средства ФНБ, на 70% - за счет кредитов ВЭБа и коммерческих банков, 10% предоставит инвестор (хотя допускаются и иные источники финансирования).

В то же время, проект по строительству угольного терминала оценивается в 29 млрд руб. Привлечение 20% из этой суммы, как ожидается, обеспечит инвестор, а 80% - придется на кредиты ВЭБа и коммерческих банков. Общая предварительная стоимость комплексного проекта, не подтвержденная заключениями внешних экспертов, составляет 380 млрд руб., заключил собеседник «Интерфакса».

### **ИНТЕРФАКС; 2020.04.02; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ ПРОДАТЬ НЕДВИЖИМОСТЬ В ПОРТУ МУРМАНСКА НА 516 МЛН РУБЛЕЙ**

**Минтранс России** предложил реализовать объекты недвижимости в морском порту Мурманска рыночной стоимостью свыше 516 млн рублей без учета НДС, следует из проекта постановления правительства РФ о согласовании сделки, опубликованного на федеральном портале проектов нормативных правовых актов.

Из пояснительной записки к проекту постановления следует, что к реализации предлагаются автодороги, мачты, сети канализации, кабели, объекты теплоснабжения, водоснабжения, электроснабжения, и реализация этих объектов «не повлияет на конкурентоспособность в морском порту Мурманск».

Данные объекты находятся в федеральной собственности, в ведении ФГУП «Росморпорт». Объекты имеют высокую степень износа, а их реализация принесет дополнительные источники для финансирования создания и реконструкции объектов инфраструктуры морских портов в 2020-2022 годы, в том числе, порта Мурманск.

«Предлагаемые к реализации объекты имеют высокую степень износа, при этом их суммарная остаточная стоимость на 31 декабря 2018 года составляет более 51 млн рублей», - говорится в пояснительной записке.

Рыночная стоимость с учетом оценки, проведенной в сентябре прошедшего года и подтвержденной в октябре, превышает 516 млн 164 тыс. рублей без учета НДС.

Предложенные к реализации объекты находятся на 27 земельных участках на территории торгового терминала Мурманска и во временном пользовании АО «Мурманский морской торговый порт» (МОЕХ: MSCP) (ММТП, входит в СУЭК).

До 10 февраля 2020 года продлится независимая антикоррупционная экспертиза проекта постановления, до 18 февраля - общественное обсуждение документа.

### **ТАСС; 2020.04.02; МИНПРОМТОРГ РАЗРАБОТАЕТ ЗАКОН ДЛЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СУДОВ БЕЗ ЭКИПАЖА**

Министерство промышленности и торговли РФ приступило к разработке правовых норм для использования автономных судов, соответствующее уведомление о начале разработки проекта федерального закона опубликовано на портале правовой информации.

«Международной морской организацией инициирован анализ действующих норм в части их применимости к автономным судам. Многие государства на национальном уровне ведут работы по правовому регулированию возможной эксплуатации автономных судов. Рассматриваемым законопроектом предлагается внести изменения в отдельные законодательные акты Российской Федерации с тем, чтобы на национальном уровне определить правовые механизмы использования автономных судов на морских и внутренних водных путях», - обосновывается необходимость разработки документа в уведомлении.

В Минпромторге считают, что использование судов без экипажа потребует внести существенные изменения в законодательную базу. В первую очередь, усовершенствовать предстоит Кодекс торгового мореплавания.

Дата окончания общественного обсуждения законопроекта назначена на 18 февраля 2020 года. Планируемый срок вступления норм в силу - март 2021 года.

<https://tass.ru/ekonomika/7681989>

### **КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСЕЙ ПОЛУХИН; 2020.05.02; РЫБЕ МЕШАЮТ РЕЧНЫЕ ПУТИ; УЧАСТКИ НА СУДОХОДНЫХ РЕКАХ ОКАЗАЛИСЬ ПОД ЗАПРЕТОМ**

Рыболовные компании в ряде регионов столкнулись с новой проблемой: под угрозой оказался промысел на реках и озерах из-за того, что год назад вступил в силу запрет на вылов рыбы там, где проходят суда. Уже в этом году проблема затронет производителей, чей промысел локализован в небольших населенных пунктах. Это не первый случай, когда законодательство в области рыболовных участков становится препятствием.

О существовании проблемы с формированием рыболовных участков в письме министру сельского хозяйства Дмитрию Патрушеву сообщил президент Всероссийской ассоциации рыбопромышленников (ВАРПЭ) Герман Зверев. Новые правила, вступившие в силу с 1 января 2019 года, запрещают наложение границ участков на так называемые запретные районы: места якорной стоянки, установленные пути движения судов, районы учений

военного-морского флота. С проблемой, по информации ВАРПЭ, столкнулись рыболовные компании в Архангельской, Нижегородской, Тверской, Костромской, Кировской областях, в Татарстане и Чувашии. Там под угрозой оказался промысел на значительной части рек и озер. В Минсельхозе подтвердили “Ъ” факт получения письма.

В Архангельской области к судоходным отнесли все основные объекты рыбохозяйственного значения, подтвердили “Ъ” в пресс-службе областного правительства. Среди них реки Северная Двина, Вычегда, Онега, Мезень, озеро Лача. По словам Германа Зверева, на этих участках ежегодно добывается 3–4 тонны семги и горбуши. В письме Дмитрию Патрушеву он уточняет, что за все время осуществления рыболовства на попавших под запрет реках и озерах не было зафиксировано аварийных случаев, причиной которых стали компании, ведущие промысел. В Нижегородской области в зоне судовых ходов оказались 27 участков на Горьковском и Чебоксарском водохранилище и реке Оке. При этом около 67% рыбы там добывается зимой, когда суда не ходят, пояснили в региональном правительстве. Глава Информационного агентства по рыболовству Александр Савельев говорит, что с точки зрения экономики ситуация не очень масштабная: она коснется промысла объемом до 10 тыс. тонн рыбы в год. Но столкнутся с запретом прежде всего небольшие компании в малонаселенных местах, продолжает эксперт.

В Минсельхоз не поступала информация об отказах в переоформлении участков из-за ограничений, установленных новыми правилами, рассказали “Ъ” в пресс-службе министерства. По данным Росрыболовства, всего в 2019 году агентство заключило 7654 договора пользования, еще в отношении 1276 договоров компании отказались или не подали заявки. Агентство переоформило договоры на участки, которые не истекли в прошлом году и продолжают действовать, уточняет Герман Зверев. По его словам, у многих предприятий сроки действия или закончились в 2019 году, или истекут в начале 2020 года. Для заключения новых потребуется заново определить границы участков, а затем провести конкурс, что невозможно сделать с учетом действующих правил, пояснил Герман Зверев. Александр Савельев соглашается, что массовой проблема станет именно в 2020 году.

Минсельхоз планирует внести изменения в правила, заверили в пресс-службе министерства. Проектом планируется исключить запрет наложения границ рыболовного участка и районов якорной стоянки и установленных путей движения судов. Документ планируют внести в правительство России после завершения согласования, но точные сроки в министерстве не назвали. Ранее убрать спорное ограничение предлагал губернатор Архангельской области Игорь Орлов. Его поддерживает ВАРПЭ. Александр Савельев сомневается, что это случится быстро, несмотря на готовность министерства менять правила.

Это не первый случай, когда рыболовные компании сталкиваются с проблемами при оформлении участков. В середине 2019 года ВАРПЭ обращала внимание Совета федерации на задержку с изданием приказа Минсельхоза о порядке переоформления договоров, что грозило остановкой добычи более 700 тыс. тонн продукции стоимостью до 80 млрд руб. Тогда участники рынка заявляли о проблемах Росрыболовства с системностью государственного регулирования.

<https://www.kommersant.ru/doc/4242908>

### **ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.05.02; «ЖУКОВСКИЙ» ХОЧЕТ ВСЕРЬЕЗ КОНКУРИРОВАТЬ С МОСКОВСКИМИ АЭРОПОРТАМИ В ГРУЗОПЕРЕВОЗКАХ; АЭРОПОРТ ЗАПУСКАЕТ ОБЪЕКТЫ ДЛЯ ОБРАБОТКИ ГРУЗОВ СТОИМОСТЬЮ \$35 МЛН**

Компания «Жиа карго» (50,1% у компании «Рампорт аэро», которой принадлежит аэропорт «Жуковский») в конце декабря ввела в эксплуатацию грузовой терминал в

«Жуковском» площадью 9200 кв. м и мощностью 100 000 т грузов в год, рассказал «Ведомостям» гендиректор «Жиа карго» Евгений Солодилин. Сейчас компания достраивает и во II квартале запустит перрон для стоянки грузовых самолетов площадью 90 000 кв. м, на нем смогут одновременно разместиться четыре широкофюзеляжных лайнера типа Boeing 747 или шесть узкофюзеляжных типа Airbus 320 / Boeing 737-800. Инвестиции в терминал и перрон составили около \$35 млн, рассказал Солодилин, это собственные и заемные средства.

Для сравнения, мощность грузового терминала «Москва карго» «Шереметьево» – 380 000 т, «Домодедово» – 200 000 т в год.

Четвертый московский аэропорт «Жуковский» открылся в 2016 г., инвестиции в пассажирский терминал составили \$20 млн. Грузовой терминал строился с 2017 г. и открыть его предполагалось еще в конце 2018 г. «Быстрый рост грузопотока и прогнозы роста привели к пониманию, что терминал и перрон надо вводить синхронно, поэтому сроки были скорректированы», – объяснил Солодилин.

До запуска терминала «Жиа карго» обрабатывала грузы в имеющемся на территории аэропорта небольшом ангаре, в 2019 г. было обработано 7000 т, рассказал Солодилин. Планы на этот год – 12 000 т, а на полную мощность терминал может выйти в 2025 г., добавил он.

1,32 млн

пассажиров принял «Жуковский» в 2019 г., рассказал первый заместитель гендиректора компании «Рампорт аэро» (владеет аэропортом) Евгений Солодилин, рост к 2018 г. составил 14%. 76% всех пассажиров обеспечили «Уральские авиалинии», 14% – белорусская «Белавиа», которая дважды в сутки летает из «Жуковского» в Минск

С грузопотоком в 100 000 т «Жуковский» стал бы равноценным московским аэропортам игроком рынка. Суммарный грузовой трафик «Внуково», «Домодедово» и «Шереметьево» сократился в 2019 г. на 1,6% до 485 000 т, по данным Росавиации. Показатель смогло увеличить только «Шереметьево», остальные аэропорты их снизили. «Операционные результаты в этом сегменте отражают как общую тенденцию на мировом рынке, так и динамику грузовых перевозчиков», – объясняет представитель «Домодедово». Российские авиакомпании в целом снизили грузоперевозки на 2,4% до 1,15 млн т.

У «Жиа карго» есть множество преимуществ, говорит Солодилин: близость грузового терминала и перрона к взлетно-посадочной полосе, нахождение всех государственных контролирующих органов на территории склада. В «Жуковский» уже летают почти все российские грузовые перевозчики, в ближайшее время Skygates Airlines должна до 80% своих операций перенести в «Жуковский», добавил он. Связаться с официальным представителем компании не удалось.

Skygates имеет в парке два грузовых Boeing 747 и в 2019 г. стала второй крупнейшей грузовой авиакомпанией в России. Сейчас она летает в основном из «Шереметьево». Skygates Airlines принадлежит компании Greenway International азербайджанского предпринимателя Араза Мехдиева. Greenway International также принадлежит 16,9% в «Жиа карго», еще 33% – у азербайджанской VIP Aviation Services Company, рассказал Солодилин.

«Переход в «Жуковский» запланирован, рассчитываем, что этот аэропорт предоставит значительно более низкие расценки на обслуживание судов», – говорит сотрудник Skygates. В этом году авиакомпания ожидает получить третий грузовой Boeing 747, но значительного роста грузопотока не будет, так как с его приходом имеющиеся суда уйдут на техническое обслуживание, добавил собеседник.

«Для развития бизнеса важно присутствие в аэропорте крупного базового перевозчика, в «Шереметьево» это «Аэрофлот» и грузовая авиакомпания AirBridgeCargo, в «Жуковский» же летают авиакомпании с незначительным объемом грузовых перевозок», – говорит представитель «Шереметьево». Импортёры, работающие с «Шереметьево», исторически

тяготеют к северу Москвы, где сосредоточена деловая активность и соответствующая логистическая инфраструктура, для них «Жуковский» территориально сильно удален, добавил он.

Представитель «Внуково» на запрос «Ведомостей» не ответил.

«Планы «Жуковского» очень амбициозны, а на падающем мировом рынке авиационных грузоперевозок реальных предпосылок для их выполнения не видно. Российского рынка в том смысле, когда перевозимый груз направляется в Россию, по сути, не существует из-за неразвитости экономики. Грузопоток российских перевозчиков в значительной степени транзитный», – считает гендиректор Infomost Борис Рыбак.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/02/04/822264-zhukovskii-hochet>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.04.02; «ПОБЕДА» СВЕРСТАЛА ЛЕТНЕЕ РАСПИСАНИЕ ИЗ 81 РОССИЙСКОГО И 23 МЕЖДУНАРОДНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ**

Авиакомпания «Победа» (входит в группу «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT)) сформировала летнее расписание 2020 г. из 81 российского и 23 международных направлений.

В числе новинок летнего сезона (продолжается с апреля по конец октября) - рейсы из Москвы в Воронеж и Ставрополь, из Санкт-Петербурга в Воронеж и Саратов, из Красноярска в Анапу и Сочи, сообщает перевозчик. Также «по многочисленным просьбам клиентов» возобновятся полеты в Анапу из Уфы, Челябинска и Сургута; в Сочи из Сургута.

«Вся региональная карта полетов «Победы» включила в себя 47 прямых маршрутов, обсуживающихся без посадки в Москве. Впервые доля региональных направлений составит 55% в летнем расписании внутрироссийских рейсов. Частота полетов на региональных маршрутах выросла относительно прошлого года на 53% - до 6247 рейсов», - отмечает перевозчик.

Международная летняя программа полетов увеличена на 28%. Выросла частота из Москвы в Тиват (до трех ежедневных рейсов), Карловы Вары (до четырех рейсов в неделю), рейсы в Берлин, Жирону, Ларнаку и Пизу станут ежедневными.

Вместе с тем «Победа» подтвердила отмену летних полетных программ из аэропортов Ростова-на-Дону и Самары (входят в «Аэропорты регионов» Виктора Вексельберга) в Москву, Санкт-Петербург и Сочи. Ранее источник в авиакомпании объяснял это ростом тарифов в аэропортах, представитель «Аэропорты регионов» - прекращением действия скидок для перевозчика.

Генеральный директор «Победы» Андрей Калмыков прокомментировал через пресс-службу во вторник: «Мы боремся за каждый рубль, чтобы предлагать самые низкие цены на рынке. Но наземное обслуживание в Ростове и Самаре стало для нас настолько дорогим, что на каждого клиента, вылетающего, например, из Ростова, приходилось бы более 2 тыс. рублей только расходов на аэропортовое обслуживание. А нужно еще прибавить к этому стоимость топлива, работу экипажей, лизинг самолетов и т.д. Нашим клиентам такие цены будут не интересны, поэтому мы приняли решение прекратить полеты в/из Ростова и Самары и увеличить за счет этого частоты по другим маршрутам».

### **ТАСС; 2020.04.02; В ОТДАЛЕННОМ СЕЛЕ ПРИМОРЬЯ ПО ПРОСЬБЕ ЖИТЕЛЕЙ ОТКРЫЛИ ПОСАДОЧНУЮ ВЕРТОЛЕТНУЮ ПЛОЩАДКУ**

Посадочную вертолетную площадку открыли во вторник по просьбе жителей в отдаленном селе Малая Кема на севере Приморья, это позволит включить населенный пункт в маршрут вертолета. Об этом сообщила пресс-служба правительства края.

Село с населением более 500 человек расположено на самом севере Приморья в Тернейском районе. До районного центра, села Терней, - около 100 км, это затрудняло оказание социальных и медицинских услуг для жителей Малой Кемы. Президент РФ Владимир Путин в середине января потребовал от правительства проработать вопросы

по созданию условий для организации воздушного сообщения на территориях труднодоступных районов Северо-Западного, Уральского, Сибирского и Дальневосточного федеральных округов.

«Изменение маршрута проводится по просьбе жителей Малой Кемы - расстояние до Тернея составляет 100 км, до Амгу - 187 км. После открытия площадки вертолет Ми-8 будет летать и в Малую Кему. Все проводимые работы повысят качество и комфорт перевозки пассажиров на внутрикраевых авиалиниях», - говорится в сообщении.

В пресс-службе правительства Приморья ТАСС уточнили, что обустройство площадки велось в рамках предоставленной краевому предприятию «Пластун-Авиа» субсидии из бюджета региона. Стоимость строительства площадки в селе составляет 6,96 млн рублей.

Здесь благоустроили территорию, установили маркерные знаки и мачты, построили линию электропередачи, ограждение периметра посадочной площадки и зоны безопасности аэровокзала, смонтировали швартовочное оборудование. Строительство таких площадок повышает транспортную доступность населенных пунктов Приморья и отвечает требованиям краевой программы «Развитие транспортного комплекса Приморского края» на 2013-2021 годы.

В 2020 году в Приморье регулярные внутрикраевые авиаперевозки будут осуществляться по 13 маршрутам. Частота составит от 40 до 49 рейсов в неделю в зависимости от сезона. Этот вид пассажирских перевозок остается востребованным у жителей и гостей края, а стоимость авиабилетов - доступной.

<https://tass.ru/obschestvo/7677049>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.04.02; РОССИЯ МОЖЕТ ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В РАЗРАБОТКЕ ИНДИЙСКОГО САМОЛЕТА**

Россия может принять участие в разработке индийского регионального пассажирского самолета на 90 мест, сообщил в интервью РИА Новости министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров.

«Обсуждается вопрос возможного российского участия в проекте создания индийского регионального турбовинтового самолета на 90 мест (RTA90-NG), который презентовала Национальная аэрокосмическая лаборатория Индии (NAL)», - сказал Мантуров.

Индия работает над созданием своего 90-местного самолета. По планам разработчиков, RTA90-NG будет иметь как турбовинтовой, так и турбовентиляторный вариант. NAL предложила построить в общей сложности семь моделей в различной конфигурации с различными двигателями и ведет переговоры с мировыми производителями двигателей, такими как Pratt & Whitney и General Electric, а также с фирмами авионики, такими как Rockwell Collins и Diehl Aerospace, о поставке готовых критических компонентов для программы.

По данным NAL, общая потребность в RTA90-NG на индийском рынке составит около 250-300 единиц как для турбовинтового, так и для турбовентиляторного варианта.

<https://ria.ru/20200204/1564223006.html>

**[Вернуться в оглавление](#)**