



Ежедневный мониторинг СМИ

10 ФЕВРАЛЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2020.10.02; В МИНТРАНСЕ НАЗВАЛИ НЕВОЗМОЖНЫМ УВЕЛИЧЕНИЕ СРОКА ЗАПРЕТА НА ШИПОВАННЫЕ ШИНЫ	3
ИНТЕРФАКС; 2020.07.02; МИНТРАНС ИЗМЕНИЛ ПРАВИЛА ВЫДАЧИ ИНОСТРАННЫХ РАЗРЕШЕНИЙ РОССИЙСКИМ АВТОПЕРЕВОЗЧИКАМ	4
ИНТЕРФАКС; 2020.10.02; АЭРОФЛОТ НЕ СТАЛ КОММЕНТИРОВАТЬ ИНФОРМАЦИЮ О ДОПЛАТАХ ЭКИПАЖАМ ЗА РЕЙСЫ В КИТАЙ	5
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.09.02; ОБРАТНЫЙ БИЛЕТ; КИТАЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ УВОЛЬНЯЮТ ИНОСТРАННЫХ ПИЛОТОВ	5
ТАСС; 2020.09.02; «АЭРОФЛОТ» НАЧАЛ ДОПЛАЧИВАТЬ ЭКИПАЖАМ ЗА РЕЙСЫ В КИТАЙ	5
RNS; 2020.09.02; БЫВШИЙ ЛЕТЧИК РАССКАЗАЛ, ПОЧЕМУ В КИТАЕ УВОЛЬНЯЮТ РОССИЙСКИХ ПИЛОТОВ	6
ТАСС; 2020.08.02; КИТАЙСКИЕ КОМПАНИИ СОКРАЩАЮТ КОЛИЧЕСТВО РОССИЙСКИХ ПИЛОТОВ	6
РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА, СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2020.10.02; РЖД ПООБЕЩАЛИ УСКОРИТЬ НА ГОД МОДЕРНИЗАЦИЮ БАМА И ТРАНССИБА; РЖД УСКОРЯЮТ РАСШИРЕНИЕ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА — БАМА И ТРАНССИБА — ИЗ-ЗА ПАДЕНИЯ СПРОСА НА УГОЛЬ В ЕВРОПЕ. ДЛЯ ПЕРЕНАПРАВЛЕНИЯ ЭКСПОРТА НА ВОСТОК КОМПАНИЯ ОБЕЩАЕТ ВВЕСТИ В СТРОЙ БОЛЕЕ 200 ОБЪЕКТОВ КАК МИНИМУМ НА ГОД РАНЬШЕ ПЛАНА	6
КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ИЛЬЯ УСОВ; 2020.10.02; «АРКТИКА» ОХРОМЕЛА НА ПРАВЫЙ ДВИГАТЕЛЬ; АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ НЕ ПРОШЕЛ ШВАРТОВЫХ ИСПЫТАНИЙ	8
ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2020.10.02; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПЫТАЕТСЯ ЛИШИТЬ «ГАЗПРОМ», «РОСТЕЛЕКОМ» И РЖД КОНТРОЛЯ ЗА ИНВЕСТПРОГРАММАМИ; И СТРОИТЬ ЗА СЧЕТ МОНОПОЛИЙ ИНФРАСТРУКТУРУ ДЛЯ ИНВЕСТИРОВ	9
РИА НОВОСТИ; 2020.07.02; БОЛЬШАЯ ЧАСТЬ РОССИЯН ПОКИНУЛА КИТАЙ ЧЕРЕЗ ПУНКТЫ ПРОПУСКА В ПРИМОРЬЕ	11
КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; 2020.07.02; ТЕРМИНАЛ F: ТИХАЯ БОРЬБА С КОРОНАВИРУСОМ; "КП" ПОСМОТРЕЛА, КАК ДОСМАТРИВАЮТ КИТАЙЦЕВ И САМОЛЕТЫ	12
ИНТЕРФАКС; 2020.07.02; ГРУЗОВОЕ СООБЩЕНИЕ МЕЖДУ РФ И КИТАЕМ РАБОТАЕТ В ПОСТОЯННОМ РЕЖИМЕ, НО С МЕНЬШЕЙ НАГРУЗКОЙ - ТАМОЖНЯ	14
ТАСС; 2020.07.02; ХУСНУЛЛИН ПРИЗВАЛ РЕГИОНЫ ПОМОЧЬ В СОЗДАНИИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	14
ИНТЕРФАКС; 2020.07.02; ЗАМГЛАВЫ РОСТРАНСНАДЗОРА АХОХОВ ОСВОБОЖДЕН ОТ ДОЛЖНОСТИ ПО СОБСТВЕННОМУ ЖЕЛАНИЮ	15
SECURITYMEDIA.RU; 2020.07.02; ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ РОССИИ И ИКАО ПРОХОДИТ В КОНСТРУКТИВНОМ ДИАЛОГЕ	15
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2020.07.02; ВЕКТОР ПРИОРИТЕТОВ	16
ТАСС; 2020.10.02; КАЛУЖСКАЯ ОБЛАСТЬ НА 60% ПЕРЕВЫПОЛНИЛА ПОКАЗАТЕЛИ «ДОРОЖНОГО» НАЦПРОЕКТА В 2019 ГОДУ	20

РИА НОВОСТИ; 2020.07.02; ПУТИН УТВЕРДИЛ СОСТАВ СОВЕТА ПО СТРАТЕГИЧЕСКОМУ РАЗВИТИЮ И НАЦПРОЕКТАМ.....	20
ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН; 2020.07.02; ЦКАД: ЭТАП ЗА ЭТАПОМ; НА ДНЯХ В ПОДМОСКОВЬЕ ОТКРЫТ УЧАСТОК ПЯТОГО ПУСКОВОГО КОМПЛЕКСА ЦКАДА	21
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА, НАДЕЖДА ПАЩЕНКО, ИВАН ЧЕРНОУСОВ; 2020.10.02; БЕЗ РУЛЯ И ПЕДАЛЕЙ.....	23
РИА НОВОСТИ; 2020.07.02; В ЦОДД ПОДДЕРЖАЛИ ПРЕДЛАГАЕМЫЕ НОВЫМ ПРОЕКТОМ КОАП ШТРАФЫ.....	24
РИА НОВОСТИ; 2020.07.02; ОНФ ВЫСТУПИЛ ПРОТИВ НАКОПИТЕЛЬНОЙ СИСТЕМЫ ШТРАФОВ ЗА НАРУШЕНИЯ ПДД.....	25
ТАСС; 2020.07.02; НА РЕМОНТ МОСТА В БОЛЬШОМ КАМНЕ ВЫДЕЛЯТ 187,9 МЛН РУБЛЕЙ.....	25
РИА НОВОСТИ; 2020.07.02; В ГД ВНОВЬ ОБРАТИЛИ ВНИМАНИЕ НА НЕОБХОДИМОСТЬ АУДИТА ДОРОЖНОЙ СЕТИ.....	26
РИА НОВОСТИ; 2020.07.02; ЛИКСУТОВ ПРИЗВАЛ ШТРАФОВАТЬ ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ НА 10 КМ/Ч.....	26
ТАСС; 2020.07.02; КУРСКИЕ ВЛАСТИ ПЕРЕВЕДУТ ОКОЛО 400 АВТОБУСОВ И КОММУНАЛЬНЫХ МАШИН НА ПРИРОДНЫЙ ГАЗ.....	27
ТАСС; 2020.07.02; "ПАССАЖИРАВТОТРАНС" ПЕТЕРБУРГА ПРИОБРЕТЕТ 110 АВТОБУСОВ В 2020 ГОДУ.....	27
ТАСС; 2020.07.02; СТАНЦИЮ МЕТРО "ТЕАТРАЛЬНАЯ" В ПЕТЕРБУРГЕ ПЛАНИРУЕТСЯ ОТКРЫТЬ В 2025 ГОДУ	27
ТАСС; 2020.07.02; РЖД ИНВЕСТИРОВАЛИ В ОБНОВЛЕНИЕ ЛОКОМОТИВНОГО ПАРКА БОЛЕЕ 98 МЛРД РУБЛЕЙ В 2019 ГОДУ	28
ТАСС; 2020.07.02; РУКОВОДСТВО ГЖД СЧИТАЕТ НЕОБХОДИМЫМ ОБНОВЛЕНИЕ ВОКЗАЛА ВО ВЛАДИМИРЕ	28
ТАСС; 2020.07.02; "ТРАНСМАШХОЛДИНГ" МОЖЕТ ПОСТАВИТЬ ЭЛЕКТРОВОЗЫ "ЕРМАК" В СРЕДНЮЮ АЗИЮ.....	29
ИНТЕРФАКС; 2020.07.02; ВЭБ И СП СОВКОМФЛОТА И НОВАТЭКА ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О ФИНАНСИРОВАНИИ СТРОИТЕЛЬСТВА ЕЩЕ 4 ГАЗОВОЗОВ ДЛЯ "АРКТИК СПГ 2"	29
ИНТЕРФАКС; 2020.07.02; ИНВЕСТИЦИИ В СОЗДАНИЕ ПОРТА "ЛАВНА" ЗА ТРИ ГОДА В РАМКАХ ТОР СОСТАВЯТ 20,5 МЛРД РУБ	30
ТАСС; 2020.07.02; "АЭРОФЛОТ" С 31 МАРТА ВПЕРВЫЕ ЗАПУСТИТ ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ ИЗ СИМФЕРОПОЛЯ В КРАСНОЯРСК.....	31
ТАСС; 2020.07.02; ПРОГРАММА ЛЬГОТНЫХ АВИАБИЛЕТОВ НА ЯМАЛЕ БУДЕТ ПРОДЛЕНА ДО 2025 ГОДА	31
ТАСС; 2020.07.02; ВСЕ БИЛЕТЫ АВИАКОМПАНИИ "ЯМАЛ" ПО ЮЖНЫМ НАПРАВЛЕНИЯМ БУДУТ СТОИТЬ 10 ТЫС. РУБЛЕЙ.....	31
ТАСС; 2020.07.02; НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ АЭРОПОРТА ГЕЛЕНДЖИК ПОСТРОЯТ К СЕРЕДИНЕ 2022 ГОДА	32

ТАСС; 2020.10.02; В МИНТРАНСЕ НАЗВАЛИ НЕВОЗМОЖНЫМ УВЕЛИЧЕНИЕ СРОКА ЗАПРЕТА НА ШИПОВАННЫЕ ШИНЫ

Увеличение срока запрета для автомобилистов на использование шипованной резины в России не представляется возможным, сообщили ТАСС в пресс-службе министерства транспорта. При этом введение жестких ограничений по их эксплуатации также нецелесообразно из-за разных погодно-климатических условий в регионах.

«Увеличение периода запрета использования шипованных шин не представляется возможным из-за наличия в транспортном потоке значительной доли транзитного автомобильного транспорта, пересекающего несколько климатических регионов. Разные погодно-климатические условия в таких регионах делают нецелесообразной установку единых жестких ограничений в части запрета на шипованные шины, а наличие различных требований влечет значительные издержки владельцев ТС», - сообщили в **Минтрансе РФ**. Сейчас согласно требованиям техрегламента таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» в России запрещено использовать шипованную резину в летний период (июнь, июль, август). При этом штрафы за нарушение правил использования шипованной резины не предусмотрены.

Как пояснили в **Минтрансе**, многие участки региональных дорог имеют уплотненный снежный покров (УСП). По правилам зимой на таких дорогах формируется снежный накат, который обрабатывается противогололедными материалами для увеличения коэффициента сцепления. «Коэффициент сцепления УСП существенно ниже, чем даже у мокрого асфальтового покрытия. Таким образом, движение на таких участках дорог без использования шипованной зимней резины будет существенно снижать безопасность и увеличивать риск возникновения аварийных ситуаций», - рассказали в министерстве.

Ранее сотрудники госкомпании «Автодор» провели исследование по оценке влияния использования шипованной резины на российские автодороги и посчитали целесообразным сократить период ее использования в центральной России. «**Минтранс** с учетом результатов научно-исследовательской работы ГК «Автодор» и других исследований планирует провести обсуждение вопроса использования шипованных шин с представителями профессионального сообщества в целях выработки предложений о необходимости нормативно-правового и нормативно-технического регулирования вопроса», - отметили в министерстве.

Как сообщала газета «Коммерсантъ», в Госдуме на круглом столе также обсуждались новые ограничения для автомобилей с шипованными шинами. Речь шла, в том числе, об ограничении скорости для автомобилей с шипованной резиной, штрафе за неправильное использование сезонной резины и возвращении обязательного опознавательного знака «Ш».

Борьба с колеями на автодорогах

В министерстве также уточнили, что для борьбы с колеями на российских автомобильных дорогах, которая в том числе вызвана использованием шипованной резины, разработан и утвержден новый ГОСТ - «Дороги автомобильные общего пользования. Щебень и гравий из горных пород. Определение сопротивления истираемости по показателю микро-Деваль».

С утверждением ГОСТ у дорожных предприятий появилась возможность выбора щебня для использования в верхних слоях покрытия, который обладает повышенными характеристиками сопротивления износу.

«В новых национальных стандартах, разработанных за последние годы для верхних слоев покрытий автодорог, предусмотрены асфальтобетонные смеси с содержанием зерен щебня большей крупности, чем были в ранее разработанных стандартах на асфальтобетон. Это также оказывает положительное влияние на снижение истирающего воздействия от шипованных шин», - рассказали в **Минтрансе**.

Кроме того, в министерстве транспорта напомнили, что состояние российских автодорог постоянно мониторится с установлением соответствующих дефектов и анализом причин

их появления. «Все это позволит повысить комфортность, безопасность дорожного движения и улучшить транспортно-эксплуатационные характеристики на автодорогах общего пользования», - резюмировали в **Минтрансе** РФ.

<https://tass.ru/ekonomika/7721925>

На ту же тему:

<https://iz.ru/974222/2020-02-10/mintrans-schel-nevozmozhnym-velichit-srok-zapreta-na-shipovannuiu-rezinu>

<https://www.kommersant.ru/doc/4250399>

ИНТЕРФАКС; 2020.07.02; МИНТРАНС ИЗМЕНИЛ ПРАВИЛА ВЫДАЧИ ИНОСТРАННЫХ РАЗРЕШЕНИЙ РОССИЙСКИМ АВТОПЕРЕВОЗЧИКАМ

Иностранные разрешения на автомобильные грузовые перевозки будут выдаваться уже получавшим их в течение пяти лет компаниям, не выбирающим годовые квоты перевозчикам будет труднее получать разрешения в будущем.

Как следует из сообщения Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП), соответствующие меры утверждены декабрьским приказом **Минтранса**, который подписан первым заместителем главы ведомства Иннокентием Алафиновым.

Новый приказ вступает в силу с 15 февраля 2020 года.

В соответствии с ним, к распределению иностранных разрешений будут допускаться только транспортные компании, имеющие опыт работы с иностранными разрешениями не менее пяти лет. При этом "перевозчики, которым на 2020 г. уже выделены годовые квоты иностранных разрешений, будут допускаться к годовому распределению иностранных разрешений и в последующем".

Срок возврата разрешений увеличен с 60 до 90 дней.

"В расчетную формулу введен новый коэффициент (Квр), который будет учитывать использование перевозчиком выделенных ему квот в предыдущий отчетный период.

Перевозчики, которые не будут выбирать выделенные им на год квоты, будут получать понижающий коэффициент в расчете квот на следующий год", - отмечает АСМАП.

Также изменена пропорция распределения по высвобождающимся разрешениям по итогам кварталов в случае, если количество невостребованных разрешений по итогам предыдущего квартала составляет более 10% от квартальной квоты по всем перевозчикам.

"В предыдущих условиях распределения иностранных разрешений 65% высвобождающихся разрешений распределялись перевозчикам, имеющим квоты и полностью их выбравшим в предыдущем квартале, а 35% разрешений передавались на выдачу вне квот. В новых условиях распределения 90% будет распределяться перевозчикам, имеющим квоты и полностью их выбравшим в предыдущем квартале, а 10% - перевозчикам, полностью выбравшим свои годовые квоты, и перевозчикам, не имеющим квот", - говорится в сообщении ассоциации.

Кроме того, скорректирован порядок выдачи указанных выше 10% высвободившихся разрешений. Перевозчикам, полностью выбравшим свои годовые квоты, разрешения будут распределяться "исходя из их годовых заявок, поданных в заявочную кампанию на иностранные разрешения в предыдущем году". Компаниям, не имеющим квоты - "исходя из заявлений, поданных в АСМАП не позднее, чем за пять дней до начала квартала, на который производится перераспределение разрешений".

По аналогичной схеме будут распределяться 10% количества иностранных разрешений квотируемых категорий, полученных дополнительно к первоначальному контингенту в течение года от компетентных органов других стран.

"Указанные изменения в условия распределения внесены по предложениям российских международных перевозчиков, которые были обобщены АСМАП и направлены в **Минтранс** РФ, в целях повышения эффективности использования иностранных разрешений и усиления позиций отечественных компаний на рынке международных транспортных услуг", - заключает ассоциация.

На ту же тему:

<https://vm.ru/news/779440-mintrans-izmenil-pravila-vydachi-inostrannyh-razreshenij-perevozhchikam-iz-rf>

ИНТЕРФАКС; 2020.10.02; АЭРОФЛОТ НЕ СТАЛ КОММЕНТИРОВАТЬ ИНФОРМАЦИЮ О ДОПЛАТАХ ЭКИПАЖАМ ЗА РЕЙСЫ В КИТАЙ

В «Аэрофлоте» не стали комментировать информацию, опубликованную Шереметьевским профсоюзом летного состава (ШПЛС), о доплатах экипажам, летающим на рейсах в Китай.

«Мы не комментируем вопросы, связанные с системами мотивации персонала», - заявили «Интерфаксу» в компании.

ШПЛС сообщил ранее, что «для повышения уровня мотивации» членов кабинных экипажей «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) решил доплачивать им по 8,300 тыс. руб. за каждый выполненный рейс в Китай. «Это правильное решение, если человек готов взять на себя дополнительные риски», - отмечали в ШПЛС.

В связи с эпидемией коронавируса в конце января были приостановлены чартерные рейсы из РФ в КНР, авиакомпании продолжили только вывоз российских граждан из этой страны. С 1 февраля было также ограничено регулярное авиасообщение: остались только рейсы «Аэрофлота» (летает в Пекин, Шанхай, Гуанчжоу и Гонконг) и нескольких китайских авиакомпаний с прибытием в терминал F аэропорта «Шереметьево». До запрета в Китай летали также S7, «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL), «ИрАэро», «Якутия», «Аврора», NordStar, AZUR air, Nordwind, «Икар», IFly и Royal Flight.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.09.02; ОБРАТНЫЙ БИЛЕТ; КИТАЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ УВОЛЬНЯЮТ ИНОСТРАННЫХ ПИЛОТОВ

Китайские авиакомпании начали досрочно расторгать контакты с зарубежными летными экипажами. Попадут под сокращение и российские пилоты.

Они получили уведомления о том, что будут отправлены во временный простой без сохранения заработной платы, сообщает ТАСС со ссылкой на источники в китайских авиакомпаниях. В частности, компании Hainan Airlines и China Southern Airlines планируют уволить более 100 пилотов из России. Авиаперевозчики сообщили пилотам, что в случае улучшения ситуации могут пригласить их обратно.

Эксперты говорят, что повлияла ситуация с распространением коронавирусной инфекции. Полетные программы китайских авиакомпаний сокращены, многие страны мира закрывают авиасообщение с Китаем, и потребность в пилотах снизилась, поясняет «РГ» замдиректора Института инженерной экономики и гуманитарных наук МАИ Даниил Квон.

В последние годы в КНР объемы авиаперевозок росли. Но подготовить пилотов для гражданской авиации непросто - обучение сложное и затратное, отмечает глава аналитической службы агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев. Потому Китай привлекал зарубежные кадры. «Если в России зарплата пилота от 150 тысяч рублей, то за рубежом - от 350-400 тысяч рублей», - поясняет Квон.

Работа уволенным пилотам найдется. Часть из них вернутся, российские авиакомпании от этого только выиграют.

<https://rg.ru/2020/02/09/kitajskie-aviakompanii-uvolniaiut-inostrannyh-pilotov.html>

ТАСС; 2020.09.02; «АЭРОФЛОТ» НАЧАЛ ДОПЛАЧИВАТЬ ЭКИПАЖАМ ЗА РЕЙСЫ В КИТАЙ

«Аэрофлот» установил дополнительную плату экипажам, летающим в Китай, сообщается на сайте Шереметьевского профсоюза летного состава. Объем доплаты составит 8300 рублей за рейс.

«Для повышения уровня мотивации членов кабинных экипажей руководством компании принято решение об установлении дополнительной денежной доплаты на рейсах в Пекин, Шанхай, Гуанчжоу, Гонконг из расчета 8300 рублей за выполненный рейс», - говорится в рассылке персоналу «Аэрофлота», которую публикует профсоюз.

«Мы не комментируем вопросы, связанные с системами мотивации персонала», - сообщили ТАСС в пресс-службе «Аэрофлота».

<https://tass.ru/ekonomika/7717185>

RNS; 2020.09.02; БЫВШИЙ ЛЕТЧИК РАССКАЗАЛ, ПОЧЕМУ В КИТАЕ УВОЛЬНЯЮТ РОССИЙСКИХ ПИЛОТОВ

Китайские авиакомпании увольняют российских пилотов из-за сниженного пассажиропотока в связи со вспышкой коронавируса, рассказал порталу URA.RU бывший командир воздушного судна, специалист по безопасности полетов Александр Романов.

«В связи с коронавирусом, привозки у них сокращаются. Я знаю, что там иногда возят по 5-10 пассажиров на больших самолетах», — заявил он.

Кроме того, Романов высказал мнение, что китайские авиакомпании перестали нуждаться в российских летчиках в связи с тем, что обучили достаточное число своих пилотов. По его словам, в течение трех лет китайские авиакомпании набирали на работу высокопрофессиональных российских пилотов с хорошим знанием английского для обучения китайских летчиков.

<https://rns.online/transport/Bivshii-letchik-rasskazal-pochemu-v-Kitae-uvolnyayut-rossiiskih-pilotov-2020-02-09/>

ТАСС; 2020.08.02; КИТАЙСКИЕ КОМПАНИИ СОКРАЩАЮТ КОЛИЧЕСТВО РОССИЙСКИХ ПИЛОТОВ

Китайские авиакомпании начали сокращать летные экипажи, в том числе российских пилотов. В частности, в ближайшее время авиакомпании Hainan Airlines и China Southern Airlines в совокупности планируют уволить более 100 пилотов-россиян.

«Китайская Hainan Airlines планирует уволить более 100 российских пилотов, еще около 10 - China Southern Airlines», - сообщил ТАСС источник, близкий к летному составу авиакомпаний. Он уточнил, что речь идет о вынужденном простое без выплат и о досрочном расторжении контрактов. Также, по его словам, авиакомпании увольняют не только российских пилотов, но в целом сокращают штат иностранного летного состава.

Авиакомпании Hainan Airlines и China Southern Airlines оперативно на запрос ТАСС не ответили.

«Все иностранные пилоты будут отправлены во временный простой без сохранения заработной платы до тех пор, пока компания не известит пилотов о возможности вернуться на работу в случае улучшения ситуации», - говорится в сообщении CSA, разосланной сотрудникам-пилотам.

Руководитель кадрового центра компании «Авиаперсонал» Анна Ермилина напомнила, что за последние 3,5 года в Азию уехали на работу более 500 российских пилотов гражданской авиации. Основной причиной оттока явился разрыв в уровнях в заработных плат. Например, командир воздушного судна (КВС) в России может получать от 350 тыс. до 650 тыс. рублей, а КВС в Китае может получать от \$18 тыс. до \$25 тыс. в месяц, пояснила она.

По мнению Ермилиной, сокращение пилотов связано с простоем самолетов Boeing 737 Max. Hainan Airlines приостановила полеты 11 самолетов Boeing 737 Max, CSA - 24 самолетов.

«Хочется отметить, что авиакомпании из Китая активно нанимали зарубежных пилотов для работы на Boeing 737 MAX из-за недостатка своих специалистов. Лайнер был крайне популярен на китайском рынке, но приостановка полетов после двух катастроф изменила ситуацию. И теперь спрос на иностранных пилотов сократился. Однако говорить о массовом уходе пилотов с китайского рынка преждевременно. Отток российских пилотов из Китая обратно в Россию не наблюдается, а тот факт, что некоторые пилоты возвращаются в Россию, является естественной ротацией и выбором более привлекательных условий для себя», - добавила Ермилина.

<https://tass.ru/ekonomika/7715463>

РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА, СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2020.10.02; РЖД ПООБЕЩАЛИ УСКОРИТЬ НА ГОД МОДЕРНИЗАЦИЮ БАМА И ТРАНССИБА; РЖД УСКОРЯЮТ РАСШИРЕНИЕ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА — БАМА И ТРАНССИБА — ИЗ-ЗА ПАДЕНИЯ СПРОСА НА УГОЛЬ В ЕВРОПЕ. ДЛЯ ПЕРЕНАПРАВЛЕНИЯ ЭКСПОРТА НА ВОСТОК КОМПАНИЯ ОБЕЩАЕТ

ВВЕСТИ В СТРОЙ БОЛЕЕ 200 ОБЪЕКТОВ КАК МИНИМУМ НА ГОД РАНЬШЕ ПЛАНА

РЖД разработали план ускоренной модернизации Восточного полигона — Байкало-Амурской магистрали (БАМ) и Транссибирской магистрали. Принадлежащий государству крупнейший российский перевозчик составил перечень из 212 приоритетных участков, где нужно построить дополнительные пути и расширить станции, чтобы увеличить провозные способности этих двух магистралей в направлении морских портов и пограничных переходов Дальнего Востока. Сроки реализации проектов планируется сократить на один-два года.

Информация об этом содержится в документе «Перечень приоритетных участков и объектов развития Восточного полигона и целевые сроки их реализации», с которым ознакомился РБК. Этот перечень был согласован Советом потребителей по вопросам деятельности РЖД, его подлинность подтвердили РБК три источника, близких к грузоотправителям.

Представители РЖД и **Минтранса** (компания должна согласовать этот перечень с правительством) пока не ответили на запросы РБК.

Среди проектов БАМа и Транссиба, реализацию которых хотят ускорить РЖД, — строительство дополнительных путей и развитие станций на таких участках, как Мариинск — Тайшет, Междуреченск — Тайшет, Хабаровск — Находка. Около 50 объектов относятся к первому этапу модернизации БАМа и Транссиба, который начался в 2013 году и должен был завершиться в 2017 году, но затем был отложен на 2020 год. Часть объектов относятся к проекту РЖД по скоростной доставке контейнеров от дальневосточных портов к западным границам России.

В этот перечень также вошли объекты из второго этапа модернизации БАМа и Транссиба, который предполагает увеличение пропускной способности в 2024 году с 124,9 млн до 180 млн т в соответствии с указом президента Владимира **Путина**.

Теперь самый поздний срок реализации приоритетных проектов Восточного полигона приближен на год — это 2023 год.

Общий объем инвестиций РЖД во второй этап проекта оценивался в 696,6 млрд руб. Во сколько госмонополии обойдется ускоренная реализация 212 проектов — в материалах не говорится, представитель компании это не комментирует.

План по ускоренной модернизации Восточного полигона был составлен после совещания, которое прошло 12 ноября 2019 года под председательством Дмитрия **Медведева**, занимавшего на тот момент пост премьера. «Рекомендовать РЖД <...> актуализировать детальный план мероприятий по реализации инвестиционного проекта «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей» с развитием пропускных способностей», — указано в протоколе совещания. У РБК есть документ, его подлинность подтвердил источник, близкий к РЖД.

Совещание в РЖД по списку объектов для ускоренного строительства на Восточном полигоне прошло в декабре, а Совет потребителей согласовал его недавно, уже в начале 2020 года, говорят собеседники РБК.

В августе 2018 года на заседании комиссии по вопросам стратегии развития топливно-энергетического комплекса (ТЭК) **Владимир Путин** призвал расширить присутствие России на мировом угольном рынке, удвоив объем поставок в восточном направлении к 2025 году и доведя его до 200 млн т. Он вернулся к этому вопросу в декабре 2019 года, подчеркнув, что спрос на уголь в Европе снижается. «Мы видим изменения на рынке угля в Европе. Нам нужно обеспечить развитие Восточного полигона, и мы тоже — в том числе, возможно, и из ФНБ — будем это делать», — заявил он.

Дефицит провозных мощностей в восточном направлении остается одной из главных проблем РЖД, сдерживающих рост погрузки, поскольку в Азии находятся рынки сбыта металлов, удобрений, угля и зерна. Угольщики жалуются на то, что компания согласовывает максимум 50% заявок по отправке угля в этом направлении, предлагая также скидки на доставку грузов в порты Юга и Северо-Запада. Но цены на уголь в

Европе значительно ниже, чем в Азии, поэтому грузоотправители не считают такие скидки достойной заменой.

Погрузка на сети РЖД в 2019 году сократилась на 0,9%, до 1278,1 млн т, из них 372 млн т пришлось на уголь (снижение на 0,8%).

С учетом отставания стройки на БАМе и Транссибе вопрос актуализации плана-графика стоит чрезвычайно остро, говорит гендиректор «INFOLine-Аналитики» Михаил Бурмистров. Но перед тем как утверждать скорректированный план по модернизации Восточного полигона, правительству целесообразно было бы получить от РЖД информацию о резервах увеличения перевозок за счет повышения эффективности использования локомотивного парка и улучшения качества планирования и координации с грузоотправителями ремонтных «окон», замечает он. Это особенно актуально для БАМа и Транссиба, на которых много узких мест, указывает эксперт.

В перечне из более чем 200 объектов недостает работ по модернизации энергетической инфраструктуры, передал РБК через представителя председатель экспертного совета Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин. «РЖД неоднократно делали акцент на необходимости серьезной модернизации энергохозяйства БАМа и Транссиба, однако только 4% работ направлены на это и более 80% — на путевые объекты», — сказал он. Кроме того, этот перечень практически не дает ответа на вопрос о компенсации работ, не сданных в 2019 году (за исключением одной позиции), указывает эксперт.

За срыв сроков строительства БАМа и Транссиба РЖД подвергались критике со стороны Счетной палаты. Так, ревизионное ведомство отмечало, что по итогам 2018 года РЖД построили только один объект БАМа на участке Хани — Тынды, хотя должны были построить 11 разъездов и 78 км дополнительных путей.

У РЖД объективные причины отставания в реализации всех проектов Восточного полигона — это и отсутствие людей и техники, и неготовность рабочей документации, и задержки с получением разрешений на строительство, сказал РБК источник, присутствовавший на совещаниях с участием РЖД.

О том, что у перевозчика возникли проблемы с подрядчиками, РБК рассказывали источники в сентябре 2019 года. Из-за невыполнения подрядными организациями договорных обязательств госкомпании пришлось переносить около 100 млрд руб. инвестиций с инфраструктурных проектов, включая БАМ и Транссиб, на другие цели. Крупнейшими подрядчиками РЖД на Восточном и Южном полигонах назывались «Трансюзстрой» (входит в «Спецтрансстрой», который принадлежал Юрию Рейльяну), «Бамстроймеханизация» (входит в Группу компаний 1520 Алексея Крапивина) и «дочка» РЖД «РЖД Строй». В том же сентябре стало известно, что Рейльян перестал быть владельцем «Спецтрансстроя», компания перешла Роману Шленчаку.

https://www.rbc.ru/business/10/02/2020/5e3d83999a794763c6d0d675?from=from_main

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ИЛЬЯ УСОВ; 2020.10.02; «АРКТИКА» ОХРОМЕЛА НА ПРАВЫЙ ДВИГАТЕЛЬ; АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ НЕ ПРОШЕЛ ШВАРТОВЫХ ИСПЫТАНИЙ

Срок сдачи головного атомного ледокола «Арктика» вновь поставлен под вопрос. Как выяснил “Ъ”, при швартовых испытаниях из-за короткого замыкания вышел из строя гребной электродвигатель на правом валу. Причины поломки и рекомендации по восстановлению двигателя должна определить комиссия Балтзавода к 20 февраля. Если потребуется замена двигателя, это может серьезно повлиять на срок сдачи «Арктики», запланированный на начало лета.

Как стало известно “Ъ”, на головном атомном ледоколе «Арктика» мощностью 60 МВт вышел из строя гребной электродвигатель (ГЭД) на правом валу. Как следует из соответствующего акта (копия есть у “Ъ”), 4 февраля во время пуско-наладочных работ системы электродвижения при подаче напряжения от преобразователя частоты на правый ГЭД сработала защита и произошло аварийное отключение преобразователя частоты. Выявлено замыкание на корпус носовой статорной обмотки ГЭД, обмотка была повреждена. В соответствии с приказом гендиректора завода Алексея Кадилова, создана

комиссия во главе с главным строителем кораблей Кириллом Мядзютой, которая должна установить причины инцидента с ГЭД и дать рекомендации по восстановлению к 20 февраля.

Контракт на строительство головного атомного ледокола «Арктика» на входящем в Объединенную судостроительную корпорацию (ОСК) Балтзаводе заключен в 2012 году. Деньги на ледокол — 37 млрд руб.— выделил бюджет. «Арктика» должна была быть сдана в конце 2017 года, но летом 2017 года указом президента РФ сроки были перенесены на май 2019 года. Затем сроки сдачи были сдвинуты еще минимум на год, и передача ледокола планировалась после ледовых испытаний в мае 2020 года (см. “Ъ” от 10 сентября 2018 года).

Помимо «Арктики», Балтзавод должен построить еще четыре серийных ЛК-60.

12 декабря «Арктика» вышла на ходовые испытания на дизель-генераторе, вопреки обычному порядку. Алексей Кадилов объяснял это большим числом переделок при строительстве штатной энергоустановки (см. “Ъ” от 9 декабря 2019 года). Замглавы «Росатома», глава дирекции «Севморпути» Вячеслав Рукша в интервью “Ъ” говорил, что энергетический пуск планируется провести в феврале, в середине марта завершить ходовые испытания по скоростным режимам, а в апреле перейти в Мурманск на ледовые испытания.

В ОСК сообщили “Ъ”, что по итогам инцидента с правым ГЭД работает специальная комиссия, какие-либо выводы делать преждевременно. В Минпромторге подтвердили, что решение по ситуации будет принято по результатам работы комиссии. В «Росатоме» запрос “Ъ” переадресовали в ОСК. В «Русэлпроме» не предоставили комментарий.

На ледоколе ЛК-60 три валовых линии. По словам собеседника “Ъ”, на проходивших испытаниях был успешно испытан средний вал. После этого приступили к проверке правого вала, которая завершилась этим инцидентом. Источники “Ъ” признаются, что «ситуация непростая». Основная задача сейчас — понять первопричину поломки, а также, по возможности, исправить повреждения двигателя на самом судне. Иначе, чтобы извлечь ГЭД, придется резать корпус и размонтировать оборудование, что займет значительное время, поясняет собеседник “Ъ”. Худший из возможных вариантов — неучтенные системные ошибки в проекте ГЭД, требующие корректировок, говорит другой источник “Ъ”. Цикл изготовления нового ГЭД — как минимум год.

На сайте «Русэлпрома» указано, что компания поставляет оборудование — два генератора с системами управления возбуждением и три гребных электродвигателя — на каждый из трех ледоколов ЛК-60. «Высокая перегрузочная способность ГЭД позволит обеспечить бесперебойное функционирование ледокола в условиях меняющейся ледовой обстановки. Каждый из ГЭД обладает мощностью в 20 МВт и весит около 300 тонн», — отмечается на сайте «Русэлпрома».

Источник “Ъ” в судостроительной отрасли отмечает, что с неработающим ГЭД никто ледокол не примет. По его мнению, в лучшем случае «Арктика» будет сдана в сентябре. Другие собеседники затрудняются сказать, будет ли сдвинут срок сдачи ледокола. Впрочем, «Росатом» продлил срок службы действующих атомных ледоколов, что смягчает проблему ледокольного обеспечения новых проектов в Арктике. Глава консультационного центра «Гекон» Михаил Григорьев говорит, что в 2020–2023 годах объем вывоза грузов по Севморпути будет сравнительно стабильным, а рост грузопотока в несколько раз начнется в 2024–2025 годах (проекты «Арктик СПГ 2», Пайяхское месторождение и месторождения Ванкорского кластера). На полное устранение недостатков оборудования серии ледоколов «Арктика», заключает господин Григорьев, отводится, таким образом, три года.

<https://www.kommersant.ru/doc/4250248>

ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2020.10.02; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПЫТАЕТСЯ ЛИШИТЬ «ГАЗПРОМ», «РОСТЕЛЕКОМ» И РЖД КОНТРОЛЯ ЗА ИНВЕСТПРОГРАММАМИ; И СТРОИТЬ ЗА СЧЕТ МОНОПОЛИЙ ИНФРАСТРУКТУРУ ДЛЯ ИНВЕСТИТОРОВ

Идея правительства дать инвесторам ощущение стабильности – гарантировать неизменность тарифной формулы и тарифов по соглашениям о защите инвестиций (СЗПК) – встретила сопротивление естественных монополий. Уже два месяца они добиваются для себя полного исключения из законопроекта о защите инвестиций, поправки в который правительство и депутаты сейчас готовят ко второму чтению.

Письма об этом в декабре и январе в Минэкономразвития направили «Газпром», «Ростелеком» и «Транснефть», а в **Минтранс** – РЖД. С копиями писем ознакомились «Ведомости», подлинность подтвердили чиновники и сотрудник одной из компаний.

Участие в соглашениях – принудительное для таких компаний, по законопроекту оснований для отказа от участия в СЗПК у естественных монополий нет, а если тариф все-таки придется поднять, они обязаны компенсировать ущерб инвесторам. Компенсация выпадающих доходов возможна только за счет повышения тарифов на услуги для других потребителей, в том числе граждан, говорится в письме РЖД, а сокращение выручки создаст риск невыполнения РЖД инвестиционной программы. (Тарифы, и не только естественных монополий, но и, например, ЖКХ, регулирует Федеральная антимонопольная служба, тарифы монополий не могут расти быстрее инфляции.)

Ничуть не меньше напугала естественные монополии еще одна идея законопроекта: деньгами их инвестиционной программы правительство в первую очередь будет финансировать еще и инфраструктурные потребности инвестора.

Неизменность правил технического регулирования – таков еще один пункт законопроекта о защите капиталовложений, пугается «Транснефть»: в ее письме этот пункт назван угрозой безопасности, предполагаются катастрофические последствия. Поправка может остановить работу над более строгими требованиями к содержанию сероводорода в нефти, сданной на прокачку, опасается монополия, под вопросом окажутся и более жесткие правила сдачи нефти в частных пунктах приема – их монополия разрабатывает после прошлогоднего инцидента с попаданием в трубопровод «Дружба» хлорорганических соединений.

Ничуть не меньше напугала естественные монополии еще одна идея законопроекта: деньгами их инвестиционной программы правительство в первую очередь будет финансировать инфраструктурные потребности инвестора.

Естественные монополии утратят контроль над своими инвестпрограммами, если поправки станут законом, предупреждают «Ростелеком» и РЖД. Человек, близкий к «Газпрому», согласен с оценкой: «Газпром» действительно может утратить самостоятельность в формировании инвестпрограммы, а необходимость включать в нее несогласованные траты может привести к снижению надежности и безопасности системы газоснабжения».

В том, чтобы монополии содействовали созданию инфраструктуры, рациональное зерно есть, бизнесу бы это помогло, говорит сотрудник компании, инвестирующей в промышленность и инфраструктуру. Нередко случается, что не только инвесторам, но и губернаторам, и даже администрации президента сложно добиться технического присоединения будущего предприятия к сетям «Газпрома», и тогда сроки проектов срываются, инвестиционная активность падает, говорит человек, которому жаловалось на эти сложности несколько региональных чиновников. Такое часто бывает, соглашается федеральный чиновник.

«Газпром» единственный из монополий не согласовывал инвестпрограмму с правительством.

В письме в Минэкономразвития «Газпром» предупреждает, что наделение правительства новыми полномочиями, позволяющими устанавливать обязательные условия в интересах инвесторов – получателей господдержки, недопустимо. В предложенном регулировании «Газпром» видит ограничение экономической свободы и даже возврат к директивной экономике, говорится в письме.

Монополии рассчитывают, что реформа их не затронет, в рабочей версии поправок формулировки смягчены, рассказали сотрудники двух монополий. Дискуссия идет в двух направлениях, рассказывает участник обсуждений: монополиям не нужно навязывать участие в проектах, которые им невыгодны, а из-за сдерживания тарифов не должно возникать перекрестного субсидирования за счет остальных участников рынка. Доводы монополий слышат, признает он, но пока финальных поправок нет, не может быть и никакой гарантии: над ними работает слишком много людей на разных этажах власти.

Речь об исключении из законопроекта естественных монополий на совещании у первого зампреда правительства Андрея Белоусова не шла, знают три человека, близких к разным участникам совещания. Результаты совещания учитываются при подготовке окончательной версии поправок, но и в Госдуме работа над текстом продолжается, предупреждают они.

«Ведомости» ознакомились с копией проекта протокола этого совещания (прошло 4 февраля), достоверность сведений подтвердили участники. Согласно документу министры экономического развития и финансов Максим Решетников и Антон Силуанов, а также президент РСПП Александр Шохин получили поручение предложить, как можно распространить соглашения о защите капиталовложений и на тарифное регулирование, а для этого – учесть уже существующий опыт, например, регуляторных контрактов.

Есть масса режимов установки тарифов, но возник запрос на стабилизацию, на их неизменность – весь вопрос в том, как это сделать и возможно ли это в принципе, объясняет проблему федеральный чиновник. В проекте протокола предполагается, что замораживание тарифов будет компенсироваться не из средств монополий или других участников рынка, а из федерального бюджета.

Представитель Минэкономразвития сообщил, что мнение министерства о законопроекте не сформировано; представитель Минфина сказал, что давать комментарии преждевременно. Отказался комментировать законопроект и Сергей Жигарев, председатель комитета Госдумы по экономической политике, профильного для документа. При прежнем составе правительства представители монополий приняли участие в совещании в Минэкономразвития (оно прошло 17 декабря, «Ведомости» ознакомились с копией протокола, достоверность подтвердили участники совещания и чиновник) и сетовали, что меры их дискриминируют, способа компенсации выпадающих из-за неизменных тарифов доходов нет, а обязанность строить инфраструктуру по соглашениям может обернуться убытками или упущенной выгодой. Но о компенсации монополиям за участие в СЗПК в проекте протокола совещания у Белоусова ничего не сказано.

На этой неделе в правительстве ожидается обсуждение непосредственно текста поправок в законопроект.

Тарифы растут по экономическим причинам, чтобы заморозить их, бюджет должен компенсировать инвесторам рост тарифов, говорит партнер KPMG Михаил Орлов. И все же предельный уровень индексации устанавливался решением правительства, замечает замдиректора ЦМАКПа Владимир Сальников: «Хорошо бы прийти к постоянной формуле, чтобы инвесторы могли закладывать ее в свой бизнес-план».

Представители «Газпрома», «Транснефти» и РЖД отказались от комментариев, представители правительства и «Ростелекома» не ответили на запрос «Ведомостей».

В подготовке участвовала Анна Червонная

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2020/02/09/822601-estestvennie-monopolii>

РИА НОВОСТИ; 2020.07.02; БОЛЬШАЯ ЧАСТЬ РОССИЯН ПОКИНУЛА КИТАЙ ЧЕРЕЗ ПУНКТЫ ПРОПУСКА В ПРИМОРЬЕ

Значительная часть россиян, желающих вернуться на родину из КНР через пункты пропуска в Приморье, уже приехали в регион, сообщает краевое правительство.

Эвакуация россиян из Китая через пункты пропуска в Приморье началась 1 февраля. Также через границу вывозят граждан Китая, которые хотят вернуться на родину.

"Большая часть желающих покинуть территорию Китая уже вернулись на родину. В пятницу, 7 февраля, через Краскино и Пограничный въехали два гражданина нашей

страны. Несмотря на это, эвакуация будет продолжена. График мы откорректировали. Изменения коснутся только дат, время выезда остается прежним: 10.00 по китайскому времени", – отметил глава краевого агентства международного сотрудничества Алексей Старичков, чьи слова приводятся в сообщении.

С начала эвакуации из КНР в Россию через Приморье въехали более 220 соотечественников.

Пункт пропуска "Пограничный" будет работать в субботу и воскресенье, 8 и 9 февраля. Далее в понедельник, среду и пятницу – 10, 12 и 14 февраля соответственно. Пункт пропуска "Краскино" будет работать 8, 11, 13 и 15 февраля. Россияне, которые приедут в приграничные города раньше дня эвакуации, могут воспользоваться гостиницами в Суйфэньхэ и Хуньчуне.

Власти Китая 31 декабря 2019 года сообщили Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) о вспышке неизвестной пневмонии в Ухане в центральной части страны. Специалисты установили возбудителя болезни - коронавирус 2019-нCoV. В Китае им заразились более 31,1 тысячи человек, из них 636 умерли. ВОЗ признала вспышку чрезвычайной ситуацией международного значения.

<https://ria.ru/20200207/1564390378.html>

КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; 2020.07.02; ТЕРМИНАЛ F: ТИХАЯ БОРЬБА С КОРОНАВИРУСОМ; "КП" ПОСМОТРЕЛА, КАК ДОСМАТРИВАЮТ КИТАЙЦЕВ И САМОЛЕТЫ

Аэропорт Шереметьево ввел ограничения в связи коронавирусной инфекцией – самолеты из Китая прибывают только в терминал F. Теперь это отчужденная зона? Туда запрещен вход? За ответами на эти вопросы "КП" отправилась в Шереметьево. Заодно посмотреть, какие меры принимаются, чтобы не допустить распространения коронавируса в Москве.

Маски есть, людей - почти нет

В терминал F пройти можно - проход открыт всем. Но только там со 2 февраля усилили санитарно-карантинный контроль и дезинфекционный режим. Стало очень тихо. Людей практически нет.

Каждые пять минут звучат сообщения на русском и китайском языках о том, что вылеты рейсов перенесли в терминал D, здесь остались только китайские. Аудиосообщения практически никому не нужны. Очень тихо. Нет шума, смеха детей, суеты и традиционного "осторожнее с чемоданом". Только сотрудники аэровокзала тщательно моют окна, кресла, ручки дверей - дезинфекция круглосуточная.

- В общей сложности из терминала F в другие терминалы переведено 75 международных рейсов авиакомпаний Аэрофлот, Nordwind Airlines, Royal Flight, Belavia, Икар, Bulgaria Air, Czech Airlines. Теперь они осуществляют вылеты из терминалов D, E, C, - рассказала Анна Захаренкова, директор по связям с общественностью аэропорта Шереметьево.

На табло прилета всего шесть рейсов, из них две отмены - из Цзинань и Ухани.

- А разве прилетают самолеты из Ухани? Город же закрыт, - удивляюсь.

- Сам рейс же есть, но каждый отменен, - уточняют в пресс-службе Шереметьево.

В 12.20 должен прилететь чартерный рейс из Нанкин (Китай). Борт, как и все другие, встречают сотрудники Роспотребнадзора.

- На борт поднимаются два-три сотрудника санитарно-карантинного пункта в спецкостюмах и перчатках. Им докладывают, сколько человек в салоне, есть ли у кого-то жалобы на самочувствие. Далее начинается осмотр с тепловизорами. Задача - измерять температуру тела пассажиров, - рассказывает Сергей Калинин, и.о. начальника территориального отдела Управления Роспотребнадзора по Московской области на транспорте в аэропорту Шереметьево.

- Прибор прикладывают к голове? - спрашиваю.

- Нет, достаточно на расстоянии до одного метра, ориентировочно направляем на переносицу. Погрешность нулевая. Если температура допустимая, то все хорошо и даем команду на выход - в стерильную зону. Также сами пассажиры сдают анкеты с данными откуда прибыли и куда. Проходя паспортный контроль, пассажиры проходят под стационарными тепловизорами - вторая проверка.

- Если в самолете или в стерильной зоне сработает красный сигнал тепловизора, то какие действия?

- Красный сигнал - это 37 градусов и выше. На борт вызовут медиков для диагностики. Температуру тела измеряют с помощью градусника, установят предварительный диагноз и примут решение об эвакуации пассажира с воздушного судна.

- А остальные пассажиры все это время будут ждать?

- Да, безопасность прежде всего. А если же красный датчик сработает в стерильной зоне, то сотрудники попросят пассажира задержаться, вызовут медиков и возьмут анализы.

- Сколько в день выявляете подозрительных людей?

- По факту, за последние четыре дня не было ни одного человека с температурой. Ранее тех, кого выявляли, это были не только граждане Китая, но и России, и других стран. Все относится с пониманием, когда их отправляли в инфекционные больницы, никто не оказывал сопротивление.

В России-то чего бояться

Пока ждем самолет из Нанкина, а он задерживается на полчаса, тестируем тепловизор. Моя температура тела - 36,6 градусов. Набираем из кулера горячую воду, направляем на стаканчик тепловизор и вот срабатывает красный датчик - 73,8 градуса, уже через пару минут вода стала остывать - 48 градусов.

Тем временем прибыл самолет из Нанкина. Сотрудникам Роспотребнадзора понадобилось около 30 минут, что определить температуру у всех пассажиров.

- На борту было около 50 человек, граждан Китая не было. Высокая температура ни у кого не выявлена. Но была рекомендация сделать анализы, ответы будут отправлены по указанным адресам, - говорит Сергей Калинин, и.о. начальника территориального отдела Управления Роспотребнадзора по Московской области на транспорте в аэропорту Шереметьево.

Подходим к прибывшим из Нанкина. Люди славянской внешности и говорят по-русски.

- Не снимайте, - просит мужчина без маски.

- Почему? - интересуемся.

- Все вопросы к начальнику.

- Мы все одна группа. Нам поэтому чартер и заказали, - объясняет молодая девушка Екатерина. - Мы все работали в Китае, теперь вернулись, нужно документы переоформить и можно вернуться.

- А не боитесь? Даже сейчас без маски...

- А в России-то нам чего бояться? Мы дома. Температуры у нас нет. С нами и там не контактировали больные люди. Ну, по крайней мере, нам так показалось.

Екатерина призналась, что все ее родственники в России переживали, чтобы она не подхватила китайскую инфекцию. Она даже хотела купить маску в Китае (для спокойствия мамы), но забыла. Говорю ей, что в России врачи твердят со всех телеканалов, что от инфекции маска не спасет - "пустышка", но советую ей идти в аптеку в терминале F - там были в продаже маски.

- Еще остались? - спрашиваю в аптеке терминала.

- Да. 80 рублей за три штуки. Каждая маска используется не более двух часов, - говорит сотрудник аптеки "36,6".

- По-моему, цена высоковата. Говорили, что до появления информации о коронавирусе они стоили 4 рубля за штуку.

- Не знаю, не могу сказать.

- А много покупают в день?

- На самом деле, нет. Видимо, пик спал.

Сами же сотрудники терминала F пьют противовирусные, чаще других моют руки.

- В здравпункте мы можем взять анализы у прибывших из Китая. Но это по их желанию и бесплатно. Об этом звучат объявления в терминале, - говорит Николай Смолев, заведующий здравпунктами терминалов аэропорта Шереметьево.

Какие еще меры профилактики в Шереметьево:

- проводится дезинфекция воздушных судов, выполняющих рейсы из КНР,

- все терминалы оснащены тепловизорами для измерения дистанционной термометрии,

- налажен механизм госпитализации специализированным транспортом в инфекционные больницы,
- медпункты терминалов оснащены средствами индивидуальной защиты (противочумные костюмы, медицинские маски, перчатки),
- звуковые объявления о мерах профилактики коронавирусной инфекции в терминалах, а также о порядке обследования на коронавирус,
- подготовлены к работе изоляторы во всех терминальных комплексах с отдельным входом с перрона, исключая смешение потоков здоровых пассажиров с инфицированными,
- обучен персонал и подготовлены к работе специальные помещения для отбора биоматериалов,
- выделены дополнительные помещения и организованы рабочие места для усиления персонала Роспотребнадзора и Центра медицины катастроф в непосредственной близости к Терминалу F,
- заключен договор на проведение дезинфекции с ГУП «Московский городской центр дезинфекции». Проводятся клининговые мероприятия в помещениях аэровокзала с применением дезинфицирующих средств.

Официально

Последние данные от Роспотребнадзора РФ:

- Случаев заболеваний не зарегистрировано. Во всех пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации проводится усиленный двойной контроль прибывающих из неблагополучных регионов лиц с использованием стационарного и переносного тепловизионного оборудования. Региональные организации Роспотребнадзора обеспечены диагностическими тест-системами для выявления нового коронавируса, определен алгоритм лабораторной диагностики. В адрес Минтранса России направлены рекомендации по дезинфекции воздушных судов, выполняющих рейсы из КНР.

<https://www.msk.kp.ru/daily/27089.7/4161233/>

ИНТЕРФАКС; 2020.07.02; ГРУЗОВОЕ СООБЩЕНИЕ МЕЖДУ РФ И КИТАЕМ РАБОТАЕТ В ПОСТОЯННОМ РЕЖИМЕ, НО С МЕНЬШЕЙ НАГРУЗКОЙ - ТАМОЖНЯ

Все пункты пропуска на границе с Китаем открыты для перевозки грузов, работа идет с меньшей нагрузкой, чем до закрытия границ из-за нового коронавируса, сообщил журналистам заместитель руководителя Федеральной таможенной службы Владимир Ивин.

"Что касается грузового сообщения, то открыты все пункты пропуска, но фактически работа идет не так ритмично, как до закрытия. Можем констатировать, что наиболее традиционные пункты для перемещения грузов работают - не с такой нагрузкой, как раньше, но работают в постоянном режиме", - сказал Ивин.

Он отметил, что все железнодорожные пункты пропуска функционируют в полном объеме.

"По автомобильному движению - традиционные пункты пропуска Пограничный, Краскино и Забайкальск работают без каких-либо изъятий. Единственное, что водители, которые сидят за рулем транспортных средств, должны быть гражданами России. В остальном - грузовые пункты пропуска не закрыты", - отметил Ивин.

По его словам, в Китае принимаются "беспрецедентные меры" по борьбе с коронавирусом, это отразилось на движении товара.

"Где-то у них просто не работают предприятия, которые занимаются формированием грузов, их отправкой. У них продлены каникулы, ряд предприятий закрыты на неопределенное время", - отметил Ивин.

Как сообщалось, новый тип коронавируса начал распространяться из административного центра китайской провинции Хубэй города Ухань в декабре прошлого года.

30 января ВОЗ объявила вспышку коронавируса чрезвычайной ситуацией в области общественного здравоохранения, имеющей международное значение.

Граница РФ с КНР на Дальнем Востоке закрыта распоряжением правительства РФ для предотвращения распространения коронавируса.

Снижение поставок и ограничения в работе пунктов пропуска на границе РФ и КНР привели к росту в регионах Дальнего Востока цен на овощи, которые завозятся в основном из КНР. Цены подскочили в 1,5-2 раза.

В Приморье грузовое сообщение с КНР было открыто в понедельник, ситуация с ценами на овощи начала стабилизироваться.

ТАСС; 2020.07.02; ХУСНУЛЛИН ПРИЗВАЛ РЕГИОНЫ ПОМОЧЬ В СОЗДАНИИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Власти регионов России должны содействовать реализации плана развития магистральной транспортной инфраструктуры, так как в той или иной степени его проекты касаются всех субъектов. Об этом сообщил на совещании с регионами вице-премьер Марат Хуснуллин.

"Есть проекты, которые прямо влияют на благосостояние и оценку работы властей и населения, есть [те], которые косвенно. Я хочу про комплексный план развития магистральной инфраструктуры сказать: у нас огромные мегапроекты, которые мы должны в ближайшее время запустить. Поэтому я прошу все регионы оказывать максимальное содействие по созданию транспортной инфраструктуры. Коллеги, не стойте в стороне", - сказал он.

Хуснуллин попросил включиться в эту работу руководителей регионов, оказать содействие **Минтрансу**. "Я прошу оказать максимальное содействие **Минтрансу** в решении этих проблем, особенно связанных с градодокументацией, с изъятием, если это необходимо, с переносом сетей, потому что мы начинаем проектировать дороги, а потом их строить не можем годами. Оказывается, что там то суды, то сети невынесенные, а потом деньги в нацпроекте остаются неосвоенными из года в год", - добавил вице-премьер.

<https://tass.ru/nedvizhimost/7709471>

На ту же тему:

<https://realty.ria.ru/20200207/1564386770.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.07.02; ЗАМГЛАВЫ РОСТРАНСНАДЗОРА АХОХОВ ОСВОБОЖДЕН ОТ ДОЛЖНОСТИ ПО СОБСТВЕННОМУ ЖЕЛАНИЮ

Заместитель руководителя подведомственной **Минтрансу** РФ федеральной службы по надзору в сфере транспорта (**Ространснадзор**) Асланбек Ахохов освобожден от должности по собственной просьбе.

Соответствующее распоряжение утвердил премьер-министр Михаил Мишустин 4 февраля.

Ахохов родился в Нальчике в 1959 г. Окончил МАДИ (1981), Академию народного хозяйства при правительстве РФ (1996) и Кабардино-Балкарский госуниверситет (1999). Имеет квалификацию инженера по автотранспорту, степень доктор технических наук. Работал одним из четырех заместителей главы **Ространснадзора** с начала 2013 года.

Ространснадзором с 2017 г. руководит Виктор Басаргин, возглавлявший ныне упраздненное министерство регионального развития (2008-2012 гг.). После пятилетней работы губернатором Пермского края (2012-2017 гг.) он возглавил **Ространснадзор**, сменив на должности нынешнего министра транспорта Евгения **Дитриха**.

SECURITYMEDIA.RU; 2020.07.02; ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ РОССИИ И ИКАО ПРОХОДИТ В КОНСТРУКТИВНОМ ДИАЛОГЕ

Советник руководителя **Ространснадзора** Владимир Черток рассказал о проверке российской авиаотрасли инспекторами ИКАО.

6 февраля в Москве прошла VII отраслевая конференция «Актуальные вопросы транспортной (авиационной) безопасности в сфере воздушного транспорта», входящая в программу NAIS-2020.

На конференции выступил **советник руководителя Ространснадзора Владимир Черток**. Он поделился с участниками конференции результатами проверки Российской

Федерации в рамках программы проверок ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности, проведенной в 2019 году.

По его словам, Россия прошла плановую проверку в целом успешно. Из 497 направлений, по которым проверялось соответствие авиаотрасли РФ требованиям ИКАО, ни по одному пункту не было выявлено отклонений: по 475 пунктам выявлено полное соответствие, и только по 22 (это менее 5%) были высказаны рекомендации по повышению эффективности.

Среди направлений, требующих повышения эффективности, были обозначены: проблемы с персоналом (низкая зарплата инспекторов на досмотре, недостаточность тренажерной базы для подготовки персонала, несоответствие численности координирующих органов возросшему объему пассажироперевозок), эффективность контрольно-надзорной деятельности и межведомственное взаимодействие по интеграции систем информационной безопасности. Как отметил Владимир Черток, требование по формированию интегрированной межведомственной информационной системы обеспечения безопасности появилось сравнительно недавно и является ответом, на регулятивном уровне, на рост угроз в сфере кибербезопасности, эксплуатации беспилотных летательных аппаратов и других технических средств, способных оказать незаконное воздействие на объекты гражданской авиации.

На основе рекомендаций ИКАО **Росавиация** и **Минтранс** сформировали план корректирующих действий по направлениям, которые были обозначены Международной организацией гражданской авиации как недостаточно эффективные. По всем трем направлениям будут предприняты шаги по нормализации и приведению состояния дел в соответствие с требованиями Международной организации гражданской авиации.

Также **Росавиация** планирует подготовить рекомендации по гармонизации требований российского законодательства с требованиями по авиабезопасности, изложенными в Чикагской конвенции, которой руководствуется в своей деятельности ИКАО.

https://www.securitymedia.ru/news_one_10212.html

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2020.07.02; ВЕКТОР ПРИОРИТЕТОВ

Руководитель Федерального агентства воздушного транспорта Александр Нерадько о состоянии и перспективах развития отрасли.

– Александр Васильевич, гражданская авиация России уже несколько лет кряду демонстрирует рост основных показателей. В позапрошлом году вы определили эту тенденцию как «интенсивный, восстановительный рост после кризисных явлений 2015–2016 годов». Как бы вы охарактеризовали нынешний период развития?

– В Послании Президента России Федеральному собранию 15 января 2020 года был четко обозначен курс на «достижение нового качества жизни». При этом особое внимание было уделено задачам социального и экономического развития, которые поставлены в майском указе и развернуты в национальных проектах. Все это возможно только при динамичном развитии экономики страны.

Итоговые показатели авиаперевозок 2019 года это подтверждают: воздушный транспорт развивается последовательно и динамично.

В 2017 году объем перевозок пассажиров только российскими авиакомпаниями достиг наивысшего показателя в истории гражданской авиации Российской Федерации – были перевезены 105 млн пассажиров. А в 2019 году – это уже 128,1 млн пассажиров. То есть за три года 23,1 млн человек «влились» в ряды авиапассажиров. Это 16% от общей численности населения страны – 146,83 млн человек. А всего наши аэропорты обслужили более 221 млн пассажиров.

Очень большое внимание уделяется развитию внутренних перевозок, и в прошлом году объемы перевозок на внутреннем рынке превысили объемы международных перевозок. Порядка 73 млн пассажиров воспользовались воздушным транспортом при своих путешествиях внутри России (международные перевозки – 55,4 млн пасс.). Это очень хороший показатель, это 57% от общего объема авиаперевозок за прошлый год.

– На заседании коллегии Федерального агентства воздушного транспорта вами была поставлена цель: доведение пассажироперевозок российскими авиакомпаниями до объема

не меньше 200 млн человек в самом ближайшем будущем. Когда предполагается достичь этой цели?

– Хотелось, чтобы этот показатель поступательно рос и такой объем перевозок был достигнут в ближайшее время. Но мы реально оцениваем темпы развития отрасли и четко понимаем, что такой значительный «скачок» возможен лишь при комплексном решении вопросов, которые напрямую влияют на увеличение объемов авиаперевозок.

И дело не только в стоимости авиабилетов, на которую существенное влияние оказывают увеличение эксплуатационных расходов авиакомпаний вследствие роста цен на авиационное топливо и повышение стоимости воздушных судов.

Воздушный транспорт является важным звеном общей структуры транспорта страны, развитие которого тесно связано с развитием других отраслей экономики: промышленности, строительства, связи (обслуживание предприятий производственной сферы), добывающих отраслей, банковской сферы, туризма. В условиях низкой плотности населения и с учетом особенностей географического положения страны для транспортной инфраструктуры требуются особые решения экономического, технологического, организационного характера. Нужно активное расширение торговых связей регионов. Для увеличения авиационной подвижности населения необходимо повышение уровня его платежеспособности. Очень важно, чтобы стратегические планы развития воздушного транспорта были четко увязаны со стратегиями развития субъектов РФ.

– Какое количество аэропортов, на ваш взгляд, оптимально для такой страны, как Россия, и будет ли их число расти?

– Одной из основных целей деятельности **Росавиации** является реализация проектов развития аэропортовой сети, направленных на формирование единого транспортного пространства на базе сбалансированного опережающего развития эффективной транспортной инфраструктуры.

Росавиация активно участвует в реализации Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры Российской Федерации на период до 2024 года. С целью обновления и развития аэродромной инфраструктуры за 5 лет предусмотрено строительство и реконструкция 68 объектов аэропортовой инфраструктуры в 66 аэропортах Российской Федерации, в том числе 40 объектов, находящихся на территории Дальневосточного федерального округа. Только в 2019 году реализовывались 40 мероприятий по реконструкции аэропортовых комплексов на сумму 16 287,45 млн руб.

География обновления инфраструктурных объектов гражданской авиации значительна. Важно, что осуществляется модернизация не только крупных аэропортов, но региональных и местных: это аэропорты центральной части страны, Сибири и Урала; это региональные и местные аэропорты Севера и Дальнего Востока.

Конечно, имеются трудности. Строительство и реконструкция объектов аэродромной инфраструктуры – весьма трудоемкая задача. Существует проблема недоосвоения бюджетных средств, но это проблема общестроительного характера. Для ее решения мы стараемся объединять усилия федерального центра, органов исполнительной власти. Тут и **Минтранс**, и **Росавиация**, и Минстрой, а также региональные власти, администрации субъектов.

Одна из ключевых проблем – отсутствие надежных подрядчиков, строительных организаций, у которых есть достаточные собственные ресурсы, рабочая сила, техника и оборудование. И это общая проблема для субъектов, особенно северных, начиная фактически с Урала. Сложность заключается в большой удаленности, соответственно, дорогой логистике при доставке строительных материалов и техники, а также очень коротком строительном сезоне. В ряде регионов фактическая стоимость строительных материалов выше стоимости, предусмотренной проектно–сметной документацией. Отсутствие мощных строительных организаций ведет к увеличению сроков строительства и, как следствие, удорожанию объектов. Для того чтобы восстановить строительный потенциал, нужны комплексный подход, совместная работа. Еще раз подчеркну, что успех в реконструкции и строительстве подобных сооружений достигается только тогда, когда объединяются усилия на федеральном уровне и в субъекте РФ, усилия заказчиков и подрядчиков.

– Возможно ли решать амбициозные задачи развития региональных авиаперевозок без ускоренного развития аэропортовой инфраструктуры малых городов? Как в таком случае реально расширять маршрутную сеть страны?

– Разумеется, для такой большой страны, как Россия, действующая аэропортовая сеть далека от оптимальной. И при дальнейшем ее расширении нельзя забывать о том, что воздушные гавани – не только коммерческие предприятия. Они еще выполняют и важную социальную функцию: сохранение сети аэропортов местных воздушных линий.

Существует проблема обеспечения финансирования предприятий аэропортовой деятельности, находящихся в регионах, удаленных от основных авиатранспортных потоков. При этом вследствие объективно низких объемов авиаперевозок и, соответственно, низких доходов такие предприятия ведут убыточную деятельность, и поддержание их в состоянии эксплуатационной годности возможно лишь при участии государства.

В этой связи уже более 10 лет, с 2009 года реализуется программа субсидирования федеральных казенных предприятий, создаваемых на базе аэропортов регионального и местного значения.

В результате деятельности федеральных казенных предприятий (ФКП) аэропортового профиля сохраняется и развивается сеть аэропортов местных воздушных линий и посадочных площадок, включая приведение большинства аэропортов в соответствие сертификационным требованиям. Обеспечивается круглогодичное транспортное сообщение между населенными пунктами районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей.

Значительная часть внутренних местных и региональных перевозок осуществляется через аэропорты с малой интенсивностью перевозок, входящие в состав ФКП.

За счет поддержки федерального бюджета в 2010–2020 годы улучшено материально-техническое состояние федеральных казенных предприятий. На 2020–2022 годы государством из федерального бюджета предусмотрены субсидии в размере 4,5 млрд руб. ежегодно.

Работа ФКП также направлена на сдерживание роста величины ставок сборов и тарифов на уровне ниже фактической себестоимости оказываемых предприятиями услуг, что благоприятно отражается на транспортной доступности регионов Крайнего Севера и Дальнего Востока, а также тормозит рост расходов региональных бюджетов субъектов Российской Федерации. Сэкономленные средства региональные власти могут направить на субсидирование авиакомпаний, выполняющих социально значимые перевозки в труднодоступных районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях.

– Руководство страны поставило задачу довести до 2024 года долю региональных перевозок по маршрутам, минуя Москву, до 51%. Каковы подвижки в этом направлении, и есть ли некие серьезные препоны на пути осуществления этого плана?

– Задача летать «минуя Москву» решается.

Статистика обслуживания пассажиров в аэропортах Российской Федерации показывает, что в 2019 году обслужены порядка 221 млн пассажиров, из них 145 млн – на внутренних перевозках. Можно уже утверждать, что более 50% пассажиров в 2019 году летали по внутренним маршрутам.

Чтобы активизировать развитие региональных перевозок, необходима поддержка со стороны государства. Речь идет о системных для рынка мерах, которые позволят уравнять шансы региональных и московских рейсов в борьбе за пассажира. И самая правильная сегодня мера – это обнуление НДС на региональных рейсах.

Нулевая ставка начала действовать с 1 октября 2019 года. Полагаем, что обнуление ставки на налог на добавленную стоимость на авиационные перелеты между регионами без стыковок в Москве положительно скажется на пассажиропотоке региональных аэропортов и позволит повысить рентабельность авиакомпаний.

Хотелось, чтобы прямые перевозки не столько «забирали» пассажира из Москвы, сколько вносили свой вклад в повышение авиационной мобильности населения.

Отдельно следует остановиться на субсидированных перевозках.

С 2018 года мы объединили несколько программ субсидирования полетов и развития маршрутной сети в единый комплекс. Это позволило решать вопрос предоставления

субсидий более гибко. Если одна из программ становится более востребованной, ее можно расширить за счет менее интересной пассажирам. При этом число маршрутов по сравнению с прошлым годом традиционно увеличилось.

По оперативным данным авиаперевозчиков, рост объемов перевезенных пассажиров по субсидируемым маршрутам за 2019 год в три раза превышает показатели за аналогичный период 2018 года. Наверное, это говорит о том, что наши граждане рассматривают возможность летать самолетом не как нечто особенное, а как вполне привычную историю. И, несмотря на непростой макроэкономический фон, общее снижение потребительской активности, не жалеют средств на перелеты.

Росавиацией совместно с **Минтрансом** России и **Минвостокразвития** России на постоянной основе осуществляется мониторинг реализации субсидируемых билетов. Так, например, выделенная в начале 2019 года ПАО «Аэрофлот» квота билетов на перевозку пассажиров по дальневосточным направлениям была реализована за 6 дней после открытия продаж. В целях удовлетворения не снижающегося спроса на авиаперевозку льготных категорий граждан Правительством Российской Федерации принято решение о выделении дополнительного финансирования. В соответствии с распоряжением от 29.03.2019 № 572-р из резервного фонда Правительства РФ выделены 2,5 млрд руб.

Совершенствование программ субсидирования идет и будет продолжаться. Хочу при этом заверить, что приоритетное внимание будет уделяться Дальнему Востоку и Сибири, северным территориям.

– На заседании коллегии **Росавиации** вы говорили, что нам нужны новые самолеты. Их, особенно для развития региональных перевозок, пока не хватает. Необходимо активно развивать серийное производство. Когда, по вашим расчетам, наступит перелом в этом вопросе?

– Уровень спроса на авиаперевозки всегда зависит от возможностей имеющегося парка воздушных судов, его обновления.

За пятилетний период отмечается заметное обновление парка воздушных судов. Так, в настоящее время в российских авиакомпаниях эксплуатируются 404 воздушных судна не старше 5 лет (с датой производства 2015–2019 годы). В связи с реализацией в Российской Федерации проектов в сфере импортозамещения растет объем эксплуатируемых авиакомпаниями оте-

чественных воздушных судов, в частности, самолетов RRJ-95 (Sukhoi Superjet 100). Если в 2015 году российскими авиакомпаниями эксплуатировались 40 единиц RRJ-95, то в настоящее время эта цифра выросла до 105 единиц.

Необходимы новые самолеты и вертолеты. Вертолетная техника выпускается, а вот с самолетами для региональных перевозок дело обстоит хуже. Остро не хватает самолетов небольшой пассажироместимости, которые, например, могут приземляться и взлетать в трудных условиях, с комбинированным шасси. Такие заделы есть. Например, существует проект производства самолетов с рабочим названием «Байкал» в Улан-Удэ. Сохранился в производстве и самолет Л-410 на заводе в Уктусе. Но ощущается острейший дефицит таких самолетов в регионах.

В начале января 2020 Президентом России была поставлена задача по созданию авиакомпании, эксплуатирующей воздушные суда российского производства, основной деятельностью которой будет осуществление перевозок пассажиров и грузов в Дальневосточном федеральном округе и в труднодоступных районах.

Создаваемая на Дальнем Востоке региональная авиакомпания может стать одним из ключевых потребителей новых самолетов российского производства. Нам известно, что госкорпорация Ростех активно прорабатывает вопрос создания линейки продуктов, покрывающих ключевые ниши перевозок на внутреннем рынке. Обновление парка воздушных судов малой пассажироместимости (до 75 мест) для региональных перевозок может происходить за счет приобретения в лизинг следующих типов самолетов российского производства: Л-410 УВП Е-20, Ил-114-300 вместимостью 50–68 мест, легкого многоцелевого самолета вместимостью до 30 мест, ЛМС-901 вместимостью 9 мест, а также вертолетов Ми-8АМТ, Ми-38, Ми-171-А2,3, «Ансат». Для среднемагистральных и дальнемагистральных перевозок могут быть использованы воздушные суда RRJ-95, МС-21, Ил-96-400.

Росавиация готова совместно с авиационной промышленностью включиться в этот процесс.

– Одно из важнейших направлений работы **Росавиации** – повышение уровня безопасности полетов. Что делается в этом направлении?

– Гражданская авиация – это прежде всего безопасность. Основная задача организаций гражданской авиации: безопасно, качественно и быстро обслужить авиапассажира.

Постоянно ведется анализ состояния безопасности полетов в гражданской авиации России, подготовки коммерческих пилотов, обеспечения безопасности полетов операторами аэродромов. В 2019 году повышены требования к оценке эффективности мер по регулированию живой природы, применяемых на аэродромах РФ.

Росавиация совместно с организациями гражданской авиации постоянно проводит мероприятия по устранению выявленных по результатам проверок недостатков и недопущению их в дальнейшем.

По уровню безопасности полетов наша страна вполне вписывается в мировую статистику. В 2019 году успешно пройден комплексный аудит ИКАО системы обеспечения авиационной безопасности в Российской Федерации, результаты которого подтвердили полное соблюдение Россией стандартов ИКАО в области авиационной безопасности.

Ежегодно с целью предотвращения авиационных происшествий **Росавиацией** разрабатываются и предлагаются более 250 рекомендаций по безопасности полетов, публикуемых в приказах **Росавиации** о реализации мероприятий по безопасности полетов по результатам расследований авиационных происшествий и в информациях по безопасности полетов с учетом оперативной информации о факторах опасности при эксплуатации и обеспечении полетов воздушных судов.

<http://transportrussia.ru/item/5411-vektor-prioritetov.html>

ТАСС; 2020.10.02; КАЛУЖСКАЯ ОБЛАСТЬ НА 60% ПЕРЕВЫПОЛНИЛА ПОКАЗАТЕЛИ «ДОРОЖНОГО» НАЦПРОЕКТА В 2019 ГОДУ

Калужская область в 2019 году в 1,6 раза превысила плановый показатель национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», отремонтировав 240 километров автотрасс. Об этом в субботу сказал глава региона Анатолий Артамонов во время отчета перед законодательным собранием региона по итогам 2019 года.

«В прошлом году по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в трех городах и 12 районах области при плановом показателе 142 километра фактически отремонтировано 66 дорожных объектов протяженностью 240 километров», - сообщил он.

Перевыполнить план удалось благодаря тому, что данному **нацпроекту** был отдан приоритет, уточнили ТАСС в пресс-службе правительства региона. «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» в 2019 году стали для региона одним из наиболее важных, поэтому основные ресурсы были направлены именно на его решение.

«Несмотря на то, что дорожным работам предшествовало переустройство коммунальных инженерных сетей, все работы по **нацпроекту** были выполнены в срок», — подчеркнул Артамонов.

Крупным дорожным проектом Калужской области стало строительство Северного обхода Калуги протяженностью 21,7 километра. Трассу стоимостью 12,9 млрд рублей планируется сдать в эксплуатацию в 2022 году.

Итоги прошлых лет

Всего с 2010 года на развитие дорог региона направлено 50,7 млрд рублей. Эти средства позволили отремонтировать 2,2 тыс. километров региональных дорог, что составляет более половины от их общей протяженности, построить и реконструировать 180 километров автомобильных дорог общего пользования, три моста. К агропромышленным предприятиям в сельской местности проложено 83 километра дорог, уточнил глава региона. Доля автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям, выросла с 38% в 2010 году до 50,9% в 2019 году.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/Kaluzhskaja-oblast-na-60-perevypolnila-pokazateli-dorozhnogo-nacproekta-v-2019-godu>

РИА НОВОСТИ; 2020.07.02; ПУТИН УТВЕРДИЛ СОСТАВ СОВЕТА ПО СТРАТЕГИЧЕСКОМУ РАЗВИТИЮ И НАЦПРОЕКТАМ

Президент России Владимир Путин утвердил состав совета при президенте по стратегическому развитию и национальным проектам, соответствующий указ опубликован на официальном портале правовой информации.

Всего в состав совета вошли 38 человек. Помимо президента, в составе значатся глава правительства Михаил Мишустин, а также помощник президента, экс-глава Минэкономразвития РФ Максим Орешкин.

В совет, в том числе, входят заместители председателя правительства Виктория Абрамченко, Татьяна Голикова и Юрий Борисов, первый вице-премьер Андрей Белоусов, глава администрации президента Антон Вайно, председатель Госдумы Вячеслав Володин, глава Счетной палаты Алексей Кудрин, а также глава Совета Федерации Валентина Матвиенко.

Также утвержден состав президиума совета, в него вошли Мишустин, Белоусов, Орешкин, а также временно исполняющий обязанности главы департамента организации проектной деятельности аппарата правительства Дмитрий Некрасов. Всего президиум насчитывает 18 человек.

<https://ria.ru/20200207/1564383060.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; СЕРГЕЙ ОЗУН; 2020.07.02; ЦКАД: ЭТАП ЗА ЭТАПОМ; НА ДНЯХ В ПОДМОСКОВЬЕ ОТКРЫТ УЧАСТОК ПЯТОГО ПУСКОВОГО КОМПЛЕКСА ЦКАДА

Это уже стало традицией: первыми по новой дороге проезжают строители на грузовиках, сигнала всем участникам торжественной церемонии в знак приветствия...

Протяженность реконструированного участка Центральной кольцевой автодороги вокруг Москвы, по которому открыто движение, – почти 9 км. Он находится вблизи деревни Жедочи в Наро-Фоминском районе. Это, так сказать, первая ласточка пятого пускового комплекса ЦКАДа, который проходит по территории Наро-Фоминского, Одинцовского, Истринского, Солнечногорского районов и городского округа Звенигород Московской области.

Но вначале был торжественный митинг. «Сегодня мы начинаем поэтапно открывать Центральную кольцевую автодорогу. Прделана очень большая работа, – сказал министр транспорта РФ Евгений **Дитрих**. – Московский регион чрезвычайно сложен для строительства: где ни копни, там обязательно проходит какой-нибудь кабель или газовая труба. И это накладывает определенный отпечаток и на те работы, которые проводятся на стадии проектирования. А в ходе строительства приходится порой многократно проходить одни и те же участки, поскольку выявляются не учтенные ранее объекты. Но все эти сложности позади. На участке обустроены четыре полосы движения, встречные потоки разделены осевыми и барьерными ограждениями, организовано освещение. Все это, безусловно, повысит безопасность дорожного движения».

Участок, где запущено движение, небольшой, но в конце 2021 года строителям предстоит ввести 339 км ЦКАДа, подчеркнул председатель правления Госкомпании «Автодор» Вячеслав Петушенко. Его открытие позволит автомобилистам Москвы и Подмосковья и тем, кто едет транзитом из других регионов, преодолеть эту часть пути быстро и без пробок. Тем самым будет обеспечено развитие прилегающих территорий и, самое главное, экономики всей страны.

Для Подмосковья это очень важный проект, поскольку он решает сразу несколько проблем: позволит уменьшить количество пробок как на въездных дорогах, так и в городах Московской области; даст импульс развитию экономики, созданию новых рабочих мест; снизит аварийность на трассах, отметил вице-губернатор Московской области Игорь Тресков.

Вести работы в густонаселенном регионе, каковым является пригород мегаполиса, всегда сложно. Больших финансовых и временных затрат потребовало переустройство инженерных коммуникаций. В границах реконструируемого участка оказались

распределительный и магистральный газопроводы, кабельная сеть связи и линии электропередачи, рассказал главный специалист проекта ЦКАДа Госкомпании «Автодор» Евгений Ушкевич. Только решив эту проблему, строители смогли приступить к дорожной части работ.

Занялись укреплением слабых грунтов, выполнили большой объем земляных работ. Капитальный тип дорожной одежды предусматривал песчано–подстилающий слой толщиной до 57 см, разделяющую прослойку из геотекстиля, два слоя основания из песчано–щебеночной смеси и, наконец, три слоя асфальтобетона, включая верхний слой на полимерно–битумном вяжущем. Такая конструкция позволит значительно увеличить межремонтные сроки эксплуатации дороги.

Еще одна сложность заключалась в том, что вести реконструкцию старой двухполосной автодороги приходилось в условиях непрекращающегося интенсивного движения транзитного транспорта (30 тыс. и более автомобилей в сутки). В процессе работ транспортные потоки приходилось переключать то на одну, то на другую сторону трассы. Теперь дорога стала четырехполосной. Хорошее освещение в ночное время, осевое барьерное ограждение, разделяющее встречные полосы, сделало движение на трассе более безопасным, максимально снизило риск лобовых столкновений. Проезд по новому участку, как, впрочем, и по всему пятому пусковому комплексу, будет осуществляться на бесплатной основе, пояснил Евгений Ушкевич.

По его словам, возросший трафик на реконструированном участке не станет помехой для жителей близлежащих поселков и деревень. Со стороны населенных пунктов выполнены примыкания, исключены левые повороты. Установлены шумозащитные экраны. При проектировании участка не забыли и о природе. Была построена новая разворотная эстакада с безопасным экопереходом для лесных зверей. Чтобы дикие животные не смогли выбежать на проезжую часть, на 500 метров в каждую сторону проход имеет ограждение. Это место для экодуга проектировщики выбрали не случайно. «Малая бетонка» построена в 50–е годы прошлого века, и с тех времен именно здесь осуществлялась миграция лесных обитателей.

Из 76,44 км пятого пускового комплекса ЦКАДа 28,33 км приходится на участок нового строительства и 48,11 км – на участок реконструкции существующей автодороги А—107 «Московское малое кольцо». Новая кольцевая трасса пройдет в обход крупных населенных пунктов столичного региона и соединит основные вылетные магистрали – Каширское, Симферопольское, Калужское, Киевское, Минское, Волоколамское, Ленинградское, Дмитровское, Ярославское, Горьковское и Рязанское шоссе. Пятый пусковой комплекс ЦКАДа планируется ввести в эксплуатацию поэтапно до конца текущего года.

При строительстве Центральной кольцевой автодороги строители используют самые современные технологические решения. Так, платная часть магистрали будет оборудована новейшей системой взимания платы free flow («свободный поток»). Благодаря ей автомобилистам не придется ждать своей очереди перед шлагбаумом, система обеспечит им беспрепятственный проезд и повысит пропускную способность трассы. Проезд будет фиксироваться во время пересечения специальных рамок. Для этого не обязательно иметь транспондер. Камеры считают госномер автомобиля, и деньги спишутся с лицевого счета, управлять которым можно будет в мобильном приложении или в личном кабинете на сайте Гос-

компании «Автодор». Оплатить проезд можно будет не сразу, а в течение пяти дней. После этого включается система принудительного взимания платы.

Внедрить систему free flow специалисты Госкомпании «Автодор» в первую очередь намерены на трассе третьего пускового комплекса ЦКАДа, который также должен быть введен в конце текущего года, пояснил Вячеслав Петушенко. Вся необходимая документация подготовлена, и в настоящее время компания закупает специальное оборудование. Что касается законодательного обеспечения, то депутаты Госдумы РФ готовы к рассмотрению законопроекта, который разрешит использование подобных систем взимания платы в России.

Одна из задач ЦКАДа – разгрузить МКАД и вылетные магистрали мегаполиса. Но, пожалуй, еще более важное значение новой кольцевой автодороги как объездной

магистрала вокруг Москвы. По замыслу проектировщиков, новая трасса ляжет в основу сети скоростных автодорог Центральной России, станет автодорожной составляющей международных транспортных коридоров, проходящих по территории Подмосковья. Не случайно поэтому, общаясь с журналистами на открытии девятикилометрового участка ЦКАДа близ деревни Жедочи, министр транспорта РФ Евгений **Дитрих** уделил немало внимания теме предстоящего строительства федеральной скоростной автодороги М–12 Москва – Нижний Новгород – Казань, которая станет составной частью международного транспортного маршрута (МТМ) «Европа – Западный Китай».

По словам министра, участки скоростной трассы М–12, включенные в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, начнут проектировать уже в этом году. Причем специалисты рассчитывают, что контракты на проектирование будут заключаться сразу с теми компаниями, которые впоследствии займутся строительством. Это позволит оптимизировать издержки, связанные с возможным внесением изменений в проектную документацию. Ведь практика показывает, что вносить корректировки в проект на стадии строительства приходится, увы, довольно часто.

Евгений **Дитрих** сообщил, что решение о строительстве первоочередных участков скоростной трассы М–12 (от Москвы до Владимира и со стороны Казани до трассы М–7 «Волга») уже принято. Их запуск позволит сократить огромный поток транспортных средств, движущихся по существующей федеральной автодороге М–7 от столицы в восточном направлении, и снизить аварийность на ней.

Кстати, на прошлой неделе прошло согласование прохождения маршрута будущей скоростной магистрали М–12 по территориям Нижегородской области и Чувашской Республики. Протяженность участка трассы М–12 на территории Нижегородской области составит около 280 км. Согласование оси будущей дороги необходимо для того, чтобы Госкомпания «Автодор» приступила к проектированию. От границы Владимирской области магистраль планируется проложить через Навашинский, Ардатовский, Арзамасский, Вадский, Перевозский, Бутурлинский, Сергачский, Пильнинский районы Нижегородской области. Далее предполагается строительство нового моста через реку Ока, а на пересечениях с трассами Нижний Новгород – Арзамас и Павлово – Мухтолово планируется возведение транспортных развязок.

На территориях, находящихся в непосредственной близости от дороги, зарегистрированы более 3 тыс. крупных и средних предприятий и организаций. Расчетный экономический эффект, который получит Нижегородская область от строительства магистрали, оценивается в 156 млрд руб., отметил первый заместитель председателя правления Госкомпании «Автодор» Игорь Астахов.

Протяженность участка будущей скоростной автодороги на территории Чувашии составит примерно 94 км. Она пройдет через 6 муниципальных районов. Сейчас ведутся предпроектные работы, в том числе инженерные изыскания по оси трассы. Проектировщики смотрят, где именно на будущей дороге М–12 необходимо построить путепроводы и транспортные развязки, чтобы обеспечить связь между населенными пунктами.

Напомним: общая протяженность скоростной автодороги М–12 составит примерно 729 км с двумя полосами движения в каждую сторону. Проект разделен на четыре этапа с вводом всей трассы до 2027 года. В 2024 году планируется запустить движение от Москвы до Владимира и от Канаша (Чувашия) до Шали (Татарстан). Новая дорога повысит транспортную доступность для жителей регионов, по которым она пройдет, будет способствовать привлечению инвестиций, созданию новых инфраструктурных объектов и рабочих мест. Сократятся сроки доставки грузов и затраты на это, что положительно скажется на развитии экономики страны, росте транзитных перевозок.

<http://transportrussia.ru/item/5410-tskad-etap-za-etapom.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА, НАДЕЖДА ПАЩЕНКО, ИВАН ЧЕРНОУСОВ; 2020.10.02; БЕЗ РУЛЯ И ПЕДАЛЕЙ

Уже через несколько лет ездить на автомобиле можно будет без прав, а перемещаться по городу на аэротакси. Роботизация транспорта - главная мировая тенденция, которая возобладает в транспортной сфере в 2020-2030 годах.

Немецкие концерны Mercedes и BMW планируют уже к 2025 году продавать полностью роботизированные автомобили. По тому же пути идут американские автоконцерны.

«Скоро можно будет зайти в магазин, выбрать автомобиль и без всяких прав ехать куда угодно», - говорит завкафедрой дизайна средств транспорта Московской государственной художественно-промышленной академии имени С.Г. Строганова Никита Розанов. Роботизация распространится также в сфере железнодорожного и авиатранспорта.

Особенно быстро станет развиваться общественный транспорт. Он ходит по заранее выстроенным маршрутам, а потому здесь удобнее всего внедрять роботов. «В течение следующего десятилетия возможно начало массовых коммерческих перевозок пассажиров по заранее выделенным коридорам», - считает гендиректор Центра стратегических разработок в гражданской авиации Антон Корень.

Темой беспилотников в России, в частности, в подмосковном НАМИ, занимаются с 2012 года. Один из наиболее интересных проектов - Шатл, который представляет собой своеобразную маршрутку. Это микроавтобус длиной 4,6 м, шириной 2 и высотой 2,45 без кабины водителя. Все внутреннее пространство занимает салон с сидячими и стоячими местами, рассчитанный на 8-12 человек.

Беспилотники уже сейчас перевозят по воздуху грузы, а в ближайшие годы начнется беспилотная перевозка пассажиров пока в формате аэротакси по заданному маршруту (Air Metro). Правда, для этого развитым странам потребуется создать необходимую нормативную базу. Эту работу они завершат к 2030 году.

Салоны автомобилей, вагонов, самолетов станут похожими на жилые комнаты. Приход роботов освободит пространство, которое раньше занимали водитель и традиционные системы управления - рычаги, педали, кнопки, рулевой механизм. У промышленных дизайнеров и инженеров появится больше пространства для воплощения своих фантазий. И они воспользуются предоставившейся возможностью. Пассажиры всегда хотят комфорта, так что автомобили, вагоны и самолеты станут частью домашнего, но перемещаемого пространства.

«Таковыми были автомобили в 20-е годы прошлого века, когда интерьеры напоминали кабинеты, гостиные, в отделке использовалось дерево, а в интерьере разнообразная мебель», - говорит Никита Розанов. Теперь эти идеи могут быть реализованы на новом технологическом уровне. Пассажиры, включая водителя, в пути смогут работать, играть в шахматы, принимать душ, или, скажем, заниматься спортом.

А вот расти в размерах транспортные средства больше не будут. Авиация уже достигла предела. Делать еще крупнее самолеты, чем двухэтажный «Боинг», нецелесообразно, считают эксперты. Автомобили также дошли до предела в 5 метров длины. Более крупные машины просто не проедут в городах.

В мире усиливается тенденция к ограничению движения больших авто. Причем касается это не только грузовых фур, но и легковых автомобилей. Например, в некоторых европейских городах уже начали штрафовать за парковку в центре внедорожников. Эта тенденция будет распространяться, считают эксперты.

<https://rg.ru/2020/02/09/chto-zhdet-bespilotnyj-avtotransport-v-budushchem.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.07.02; В ЦОДД ПОДДЕРЖАЛИ ПРЕДЛАГАЕМЫЕ НОВЫМ ПРОЕКТОМ КОАП ШТРАФЫ

Существующая система штрафов не оказывает необходимого воздействия на водителей, меры, применяемые к людям, которые подвергают опасности чужие жизни, должны быть соразмерными, заявил журналистам замруководителя Центра организации дорожного движения (ЦОДД) Артур Шахбазян.

Ранее Минюст опубликовал проект нового КоАП, который предусматривает существенное увеличение штрафов за превышение скорости. Предполагается, он вступит

в силу с 1 января следующего года. Позже премьер-министр Михаил Мишустин назвал непосильными предлагаемые штрафы для автомобилистов, отметив, что власти еще не добились такого роста зарплат в стране, чтобы настолько увеличивать штрафы.

"Мнение наше назначено в пользу повышения штрафов. Мы считаем, что существующая система штрафов не обеспечивает того действия, которое должно обеспечивать. Штраф в 250 рублей за превышение скорости с учетом 50% скидки - это не является заградительной мерой, которой и должен являться штраф. С этой точки зрения... повышение штрафа необходимо", - сообщил Шахбазян.

По его словам, даже если транспортный комплекс сделает все возможное, чтобы снизить количество ДТП на дорогах, то все равно остается человеческий фактор, который может свести на нет все усилия. "В данном случае это прямая угроза безопасности жителей, граждан. И конечно, те меры, которые должны применяться к людям, которые подвергают опасности жизни других людей, должны быть адекватными", - сказал замруководителя.

Он также добавил, что согласен с предлагаемыми мерами по установке штрафа за определенное превышение скорости. "Мы согласны с такими мерами", - заключил Шахбазян.

<https://ria.ru/20200207/1564387510.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.07.02; ОНФ ВЫСТУПИЛ ПРОТИВ НАКОПИТЕЛЬНОЙ СИСТЕМЫ ШТРАФОВ ЗА НАРУШЕНИЯ ПДД

Эксперты, привлеченные Общероссийским народным фронтом для обсуждения проекта нового Кодекса РФ об административных правонарушениях (КоАП), выступили против увеличения штрафов за нарушения ПДД и введения накопительной системы штрафов, сообщает пресс-служба ОНФ.

На прошлой неделе на портале проектов нормативных правовых актов была опубликована новая редакция Кодекса РФ об административных правонарушениях, которая ужесточает наказание за превышение скорости, систематические нарушения правил дорожного движения, отказ от медосвидетельствования и остановки по требованию полицейского, а также за попытку скрыться. В ОНФ заявляли о намерении создать рабочую группу для обсуждения проекта нового КоАП и подготовки предложений в части пересмотра штрафов за нарушения ПДД. Как сообщили в ОНФ в пятницу, группу возглавил координатор общественного движения "Синие ведерки" Петр Шкуматов.

"Привлеченные ОНФ эксперты не согласны с предложением Минюста увеличить штрафы и ввести их накопительную систему. Вынесенные на обсуждение поправки не соответствуют социально-экономической обстановке в стране и не могут разумно применяться при существующей системе администрирования нарушений ПДД", - говорится в сообщении пресс-службы.

По мнению экспертов, предусмотренное законом наказание должно быть направлено на предотвращение последующих нарушений у конкретного лица. При этом наказание не обязательно должно быть в денежной форме. Так, руководитель центра компетенций АНО "Международный Евразийский форум "Такси" Станислав Швагерус предложил отранжировать водителей по группам риска с помощью их цифровых профилей. Руководитель рабгруппы поддержал предложение.

"Документ по изменениям в КоАП... не учитывает ни социальное положение людей, ни тяжесть наступивших последствий при нарушении тех или иных правил дорожного движения. Важно, чтобы общество, понимая ситуацию на дорогах, осознавая количество жертв и всеобщую халатность по отношению к ПДД, определилось бы с теми мерами, которые стимулировали законопослушное поведение на дорогах", - цитирует пресс-служба слова руководителя проекта "Дорожная инспекция ОНФ/Карта убитых дорог" Александра Васильева.

К окончанию общественного обсуждения – 27 февраля – рабочая группа подготовит замечания к проекту нового КоАП. До конца мая эксперты сформулируют полноценный набор поправок.

<https://ria.ru/20200207/1564387294.html>

ТАСС; 2020.07.02; НА РЕМОНТ МОСТА В БОЛЬШОМ КАМНЕ ВЫДЕЛЯТ 187,9 МЛН РУБЛЕЙ

Стоимость реконструкции автомобильного моста в приморском городе Большой Камень, обеспечивающего доставку грузов на строительство территории опережающего развития (ТОР), составит 187,9 млн рублей. Об этом на заседании правительственной подкомиссии по вопросам реализации инвестиционных проектов на Дальнем Востоке заявил министр по развитию Дальнего Востока и Арктики Александр Козлов.

Мост связывает населенный пункт, где живет почти 38 тыс. человек и расположена территория опережающего развития, с дорожной сетью региона. Дорога и мост постоянно эксплуатируются большегрузным транспортом в связи со строительством объектов ТОР "Большой Камень". Последний осмотр моста показал, что он находится в крайне неудовлетворительном состоянии. В настоящее время по мосту проезжают только легковые машины, для большегрузов организован временный объездной путь.

"Проектно-сметная документация и заключение государственной экспертизы имеется. Стоимость работ по реконструкции моста составляет 187,9 млн рублей. Положительное заключение **Минтранса России** получено. Прошу членов подкомиссии поддержать проект с выделением денег из государственного бюджета 99 млн рублей в 2020 году, софинансирование будет обеспечено за счет краевого бюджета", - сказал Козлов на заседании.

Присутствовавший на подкомиссии губернатор Приморья Олег Кожемяко также попросил поддержать проект. Члены подкомиссии решение поддержали.

<https://tass.ru/v-strane/7709337>

РИА НОВОСТИ; 2020.07.02; В ГД ВНОВЬ ОБРАТИЛИ ВНИМАНИЕ НА НЕОБХОДИМОСТЬ АУДИТА ДОРОЖНОЙ СЕТИ

Снижать нештрафуемый порог превышения скорости в Москве с 20 до 10 километров в час не следует, властям лучше обратить внимание на аудит улично-дорожной сети и большое количество знаков, противоречащих друг другу, считает первый зампред Госдумы по госстроительству и законодательству Вячеслав Лысаков (ЕР).

Ранее вице-мэр Москвы Максим Ликсутов заявил, что в столице штрафовать водителей-нарушителей стоит за превышение скорости на 10 километров в час, а не на 20 километров в час, как сейчас.

"Есть более актуальные проблемы, и позиция фракции состоит в том, что сначала надо провести аудит улично-дорожной сети, это касается и Москвы прежде всего, потому что в Москве последние веяния в организации дорожного движения вызывают много вопросов", - заявил он РИА Новости.

Среди таких проблем депутат отметил крайне недружелюбную московскую инфраструктуру - большое количество знаков, которые водители не успевают читать во время движения. По его словам, зачастую организация дорожного движения противоречит его правилам и федеральному законодательству: там, где машины абсолютно не представляют никаких помех для участников дорожного движения, стоянка запрещена и наоборот.

"Знаки, которые противоречат разметке, их огромное количество - этим надо заниматься, провести аудит на предмет сокращения фантастического количества знаков. Легче всего ввести ограничения и запреты, большого ума не надо для этого", - добавил он.

Также депутат призвал московские власти в их работе руководствоваться принципом создания комфортных условий для всех участников дорожного движения, а не "тотальной коммерциализацией".

<https://ria.ru/20200207/1564392373.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.07.02; ЛИКСУТОВ ПРИЗВАЛ ШТРАФОВАТЬ ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ СКОРОСТИ НА 10 КМ/Ч

Штрафовать автомобилистов стоит за превышение скорости на 10 км/ч, а не на 20 км/ч, такая мера будет способствовать снижению смертности на дорогах, считает руководитель транспортного комплекса Москвы Максим Ликсутов.

"Мы, поговорив с экспертами, ведущими научными организациями, такими как университет МАДи, Высшая школа экономики, понимаем, что если мы хотим кардинально снизить смертность на дороге, то в городах, конечно, не администрированный порог (скорости) должен быть не выше 10 километров в час. Почему? Потому что, если брать ситуацию в Москве, более 50% смертности на дорогах - это из-за превышения скорости", - сказал Ликсутов в интервью "Россия 24".

По его словам, вне города этот порог может быть 20 километров в час. Московский чиновник добавил, что со снижением не штрафуемого порога скорости смертность на дорогах снизится примерно на 30-40%.

"Решение за федеральным правительством, за Государственной Думой, это уровень коллег в таком вопросе, мы выступаем здесь как эксперты, с учетом указа президента о снижении смертности на дорогах к 2024 году почти в три раза. Другого способа уменьшить эту крайне высокую смертность в РФ без снижения администрированного порога скорости, на взгляд экспертов, практически невозможно... Это вынужденная мера, но за этим стоят человеческие жизни, в том числе детские жизни, к этому надо относиться крайне серьезно", - добавил Ликсутов.

Он отметил, что вряд ли такое решение будет принято прямо сейчас, но "рано или поздно эта вынужденная мера (будет введена), к которой все крупнейшие мегаполисы мировые цивилизованные пришли уже несколько десятилетий назад".

<https://ria.ru/20200207/1564390447.html>

ТАСС; 2020.07.02; КУРСКИЕ ВЛАСТИ ПЕРЕВЕДУТ ОКОЛО 400 АВТОБУСОВ И КОММУНАЛЬНЫХ МАШИН НА ПРИРОДНЫЙ ГАЗ

Администрация Курской области в 2020 году переоборудует первые 400 единиц общественного и коммунального транспорта для использования природного газа в качестве топлива. На эти цели будет направлено свыше 90 млн рублей, сообщила в пятницу пресс-служба комитета транспорта и автомобильных дорог региона в своем официальном сообществе в соцсети "ВКонтакте".

"В 2020 году на реализацию программы из федерального и областного бюджета в регионе планируется направить более 94,5 млн руб. Стратегия опережающего развития сети газомоторных заправочных станций позволит повысить конкурентоспособность транспортной отрасли и улучшить экологию. До конца текущего года планируется переоснастить [для использования природного газа в качестве топлива] порядка 397 машин", - сказали в пресс-службе.

Как отметили в комитете, прежде всего, переоборудование затронет общественный транспорт и коммунальную технику. Кроме того, в настоящее время продолжается строительство двух автомобильных газозаправочных станций, первая АГЗС была открыта в регионе в 2019 году. Параллельно власти Курской области ведут переговоры о строительстве подобных заправочных станций в моногороде Железногорск.

"В Курской области проводится системная работа, стимулирующая переход предприятий на газомоторное топливо. В числе мер региональной поддержки - субсидирование предприятий при приобретении экологичной техники, закупке общественного транспорта, работающего на газе", - приводятся в сообщении слова зампреда комитета Дмитрия Пегова.

<https://tass.ru/ekonomika/7709677>

ТАСС; 2020.07.02; "ПАССАЖИРАВТОТРАНС" ПЕТЕРБУРГА ПРИОБРЕТЕТ 110 АВТОБУСОВ В 2020 ГОДУ

Автобусный перевозчик Санкт-Петербурга "Пассажиравтотранс" закупит в лизинг 60 газовых и 50 дизельных новых автобусов в 2020 году за 2,1 млрд рублей, сообщили ТАСС в пятницу в пресс-службе компании.

"В 2020 году планируется приобрести 110 новых автобусов на условиях лизинга, из них 60 будут газовыми и 50 - дизельными. На это предусмотрено 2,1 млрд рублей", - сказала собеседница агентства. По итогам 2020 года парк организации увеличится почти на 7,5% до 2,1 тыс. автобусов.

В августе 2019 года "Пассажиравтотранс" отменил конкурс на поставку 100 автобусов большого класса и 100 единиц автобусов особо большого класса, поставку которых планировалось осуществить до 2020 года. Начальная (максимальная) стоимость поставки оценивалась в 3,3 млрд рублей.

<https://tass.ru/spb-news/7711393>

ТАСС; 2020.07.02; СТАНЦИЮ МЕТРО "ТЕАТРАЛЬНАЯ" В ПЕТЕРБУРГЕ ПЛАНИРУЕТСЯ ОТКРЫТЬ В 2025 ГОДУ

Станцию "Театральная" Лахтинско-правобережной (четвертой) линии метрополитена Санкт-Петербурга планируется ввести в эксплуатацию в 2025 году. Об этом сообщили ТАСС в пятницу в пресс-службе городского комитета по развитию транспортной инфраструктуры.

"Примерный год открытия станции "Театральная" с первым из двух вестибюлей на перекрестке улиц Глинки и Декабристов - 2025 год", - сказала собеседница агентства.

Первый этап строительства станции, предусматривающий сооружение подземного павильона в основных конструкциях, генеральный подрядчик Санкт-Петербургской подземки "Метрострой", намерен завершить во II квартале 2022 года, добавили в профильном комитете. Завершить второй этап - строительство наклонного хода и первого вестибюля станции на пересечении улиц Глинки и Декабристов - планируется в 2025 году. Второй вестибюль будет располагаться на Лермонтовском проспекте, 1/44.

"Метрострой" ведет строительство продолжения Лахтинско-правобережной линии метрополитена от станции "Спасская" до "Горного института", включая "Театральную". С вводом в действие нового участка совокупная протяженность эксплуатационного пути от станции "Дыбенко" до "Горного института" составит 14,8 км.

Сдать в эксплуатацию станцию глубокого заложения "Горного институт" планируется в 2022 году, сообщили агентству в комитете по развитию транспортной инфраструктуры Петербурга. Строители "Метростроя" 15 января приступили к проходке тоннеля, который соединит с вестибюлем строящуюся станцию.

В январе 2019 года специалисты завершили проходку участка перегонного тоннеля Лахтинско-Правобережной линии от "Горного института". Этот участок необходим для осуществления оборота подвижного состава в период, пока станция будет конечной. В перспективе, когда будет построена и сдана станция "Шкиперская", тоннель станет выполнять функцию перегонного.

<https://tass.ru/ekonomika/7712529>

ТАСС; 2020.07.02; РЖД ИНВЕСТИРОВАЛИ В ОБНОВЛЕНИЕ ЛОКОМОТИВНОГО ПАРКА БОЛЕЕ 98 МЛРД РУБЛЕЙ В 2019 ГОДУ

ОАО "РЖД" в 2019 году инвестировало в обновление локомотивного парка более 98 млрд рублей, следует из сообщения компании.

Всего было закуплено 738 локомотивов, уточняется в сообщении. Наибольшее количество новых машин пополнило парки локомотивных депо Кинель, Курган, Иланская, Лянгасово, Самара, Чита и Хабаровск.

В структуре поставок тягового подвижного состава - 392 электровоза, в том числе 35 пассажирских (ЭП1М - четыре единицы; ЭП2К - 25 единиц; ЭП20 - шесть единиц). Для грузовой работы закуплено 155 электровозов серии 2ЭС6, семь - серии 2ЭС10, 10 - серии 3ЭС4К, 84 - серии 2ЭС5К, 95 - серии 3ЭС5К, четыре - серии 4ЭС5К и два - серии 2ЭС7.

Объем закупки тепловозов составил 346 единиц, в том числе 19 пассажирских локомотивов ТЭП70БС. Парк грузовых тепловозов наряду с машинами 2ТЭ25КМ (92 единицы) пополнили 12 новых локомотивов серии 3ТЭ25К2М.

В 2019 году был расширен модельный ряд закупаемых маневровых локомотивов. Начались поставки двухосных тепловозов ТЭМ31М, предназначенных для выполнения маневров в депо. В прошлом году компания получила пять таких машин. Из 200 тепловозов серии ТЭМ18ДМ - 11 единиц предназначены для работы на линиях с шириной колеи 1435 мм и задействованы на пограничных станциях Дальневосточной,

Забайкальской и Калининградской железных дорог. Закупки маневровых локомотивов серии ТЭМ14 составили 18 единиц.

<https://tass.ru/ekonomika/7710481>

ТАСС; 2020.07.02; РУКОВОДСТВО ГЖД СЧИТАЕТ НЕОБХОДИМЫМ ОБНОВЛЕНИЕ ВОКЗАЛА ВО ВЛАДИМИРЕ

Руководство Горьковской железной дороги (ГЖД) считает необходимым обновление вокзала на железнодорожной станции Владимир. В ближайшее время планируется создать рабочую группу для решения вопроса оформления здания, сообщил журналистам в четверг в ходе рабочей поездки во Владимирскую область начальник ГЖД Анатолий Лесун.

"Мы разрабатывали проект капитального ремонта вокзала еще при предыдущем руководителе региона, у нас реально было тогда строительство ВСМ, и, согласно этому проекту, планировался новый вокзал ВСМ, поэтому было принято решение во Владимире обновить и действующий вокзал. Но были вопросы по внешней отделке вокзала, то, что предлагала дирекция железнодорожных вокзалов, не совсем устраивало город, поэтому проект стоимостью около 200 млн сегодня просто завис. Нам надо совместно еще раз вернуться к этому вопросу, потому что он требует обновления, этот вокзал, еще и с точки зрения улучшения услуг для маломобильного населения", - отметил он.

По словам Лесуна, архитектурный проект обновления вокзала не был утвержден из-за несоответствия историческому облику города. Сейчас на территории железнодорожного вокзала во Владимире проводятся ремонтные работы, в том числе по повышению доступности для маломобильных граждан, реконструируются платформы.

"Здесь нам необходимо принять принципиальное решение. Поэтому я предложил Владимиру Владимировичу (Сипягину, губернатору Владимирской области - прим. ТАСС) создать рабочую группу, приходить к единому решению, защищать это решение на уровне дирекции железнодорожных вокзалов нашей компании", - добавил Анатолий Лесун.

Как уточнили ТАСС в пресс-службе ГЖД, используемое сейчас здание железнодорожного вокзала во Владимире было построено в 1975 году.

<https://tass.ru/ekonomika/7708069>

ТАСС; 2020.07.02; "ТРАНСМАШХОЛДИНГ" МОЖЕТ ПОСТАВИТЬ ЭЛЕКТРОВОЗЫ "ЕРМАК" В СРЕДНЮЮ АЗИЮ

Российский "Трансмашхолдинг" (ТМХ) планирует поставить грузовые электровозы серии "Ермак" в Узбекистан и другие страны Средней Азии, ведет соответствующие переговоры. Об этом сообщил журналистам в пятницу генеральный директор ТМХ Кирилл Липа в ходе передачи РЖД двух юбилейных электровозов "Ермак" производства Новочеркасского электровозостроительного завода (НЭВЗ).

"Мы продолжаем переговоры в Узбекистане, рассчитываем на то, что в эту страну будем обеспечивать поставки. Кроме этого, рассматриваем возможность вернуться в целый ряд других среднеазиатских республик. Переговоры ведем практически постоянно", - сказал Липа, отвечая на вопрос о перспективах экспортных поставок электровозов "Ермак". Предполагаемые объемы экспорта не уточняются.

Серийное производство грузовых электровозов "Ермак" началось на НЭВЗ в 2006 году. Локомотивы хорошо зарекомендовали себя в эксплуатации, в том числе в условиях Сибири и Дальнего Востока.

<https://tass.ru/ekonomika/7711717>

ИНТЕРФАКС; 2020.07.02; ВЭБ И СП СОВКОМФЛОТА И НОВАТЭКА ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О ФИНАНСИРОВАНИИ СТРОИТЕЛЬСТВА ЕЩЕ 4 ГАЗОВОЗОВ ДЛЯ "АРКТИК СПГ 2"

ООО "СМАРТ СПГ" (совместное предприятие ПАО "Совкомфлот" и "НОВАТЭКа") и группа "ВЭБ" подписали соглашение о лизинговом финансировании строительства 4 арктических газозовов для проекта "Арктик СПГ 2", сообщил "Совкомфлот".

Строительство арктических танкеров-газовозов СПГ ледового класса Arc7 будет вестись на мощностях ССК "Звезда", говорится в сообщении.

О том, что "НОВАТЭК" законтрактовал на верфи "Звезда" строительство еще 4 газовозов в плюс к пилотному танкеру, говорил ранее вице-премьер РФ Юрий Борисов.

В ноябре "Совкомфлот", ВЭБ и ССК "Звезда" подписали пакет соглашений, предусматривающих финансирование строительства пилотного танкера-газовоза на верфи "Звезда" с целью дальнейшей передачи его в тайм-чартер ПАО "НОВАТЭК" (МОЕХ: NVTK) для проекта "Арктик СПГ 2".

Танкер-газовоз ледокольного типа класса Arc7 предназначен для круглогодичной транспортировки СПГ в сложных ледовых условиях Северного морского пути и способен самостоятельно преодолевать лед толщиной более 2 метров.

Всего набсоветом ВЭБа одобрено финансирование 15 таких судов. Их поставка будет синхронизирована с началом работы "Арктик СПГ 2", отмечал ранее ВЭБ.

Глава ВЭБа Игорь Шувалов ранее говорил, что приблизительная стоимость каждого судна составляет около \$330 млн.

Проект "Арктик СПГ 2" предусматривает строительство трех очередей по производству сжиженного природного газа мощностью 6,6 млн тонн в год каждая на основаниях гравитационного типа. Проект реализуется на ресурсной базе Утреннего месторождения. ООО "Арктик СПГ 2" владеет лицензией на экспорт СПГ.

ИНТЕРФАКС; 2020.07.02; ИНВЕСТИЦИИ В СОЗДАНИЕ ПОРТА "ЛАВНА" ЗА ТРИ ГОДА В РАМКАХ ТОР СОСТАВЯТ 20,5 МЛРД РУБ

Инвестиционный проект ООО "Морской торговый порт "Лавна" (МТП "Лавна") при вхождении в будущую территорию опережающего развития (ТОР) "Столица Арктики" предполагает вложение 20,5 млрд рублей без учета НДС, следует из пояснительной записки к проекту постановления правительства РФ о создании ТОР, опубликованной на федеральном портале проектов нормативных правовых актов.

"Общий предполагаемый объем капитальных вложений в период деятельности инвестора на ТОР "Столица Арктики": 20,5 млрд руб. (без НДС)", - говорится в пояснительной записке с примечанием, что "для реализации проекта будут использоваться только заемные средства".

Запланированный срок реализации проекта в статусе резидента ТОР - с 2020 по 2022 год. Простой срок окупаемости составляет 9 лет, дисконтированный - 13 лет.

Инвестором проекта, который предусматривает строительство угольного перегрузочного комплекса "Лавна", строительство ж/д ветки от "Лавны" до Октябрьской железной дороги и обустройство портовой акватории, выступает одноименное ООО "МТП "Лавна".

Согласно данным аналитической системы "СПАРК-Интерфакс", по 30% акций "МТП "Лавна" принадлежат АО "Компания "Бизнесглобус" (Москва) и АО "Центр развития портовой инфраструктуры" (Москва), 25% - АО "Холдинговая компания "СДС-уголь" (Кемерово), 10% - АО "РЖД-Инфраструктурные проекты" (Москва) и 5% - ПАО "ГТЛК" (Салехард).

ГТЛК является концессионером "Лавны". Согласно заключенному с Федеральным агентством морского и речного транспорта РФ соглашению, концессионер должен построить угольный терминал мощностью 18 млн тонн, а концедент - обеспечить транспортную доступность и завершить строительство первого этапа железнодорожной инфраструктуры. В феврале прошлого года совет директоров ГТЛК одобрил привлечение стратегических инвесторов в проект, сообщил "Коммерсантъ".

В пояснительной записке к проекту постановления также указаны планируемые финансовые результаты реализации проекта в рамках ТОР: чистая текущая стоимость - 11 млрд 945 млн рублей, внутренняя норма рентабельности - 18,9%, налоговые поступления с 2020 по 2035 год - 20 млрд 33,8 млн рублей.

Прогнозная экономия за счет возможной льготы по налогу на прибыль организаций - 5 млрд 629 млн рублей, по налогу на имущество - 3 млрд 43 млн рублей, по налогу на землю - 700 тыс. рублей.

Проект также предусматривает более 1 тыс. новых рабочих мест.

Строительство угольного терминала Лавна в рамках Мурманского транспортного узла началось в марте 2018 года. Объем инвестиций оценивается в 30 млрд рублей, сообщил генеральный директор ГТЛК Сергей Храмагин в июне 2019 года.

Как сообщалось, Минвостокразвития предлагает выделить под создание ТОР "Столица Арктики" пять участков в Мурманской области: Мурманск, Междуречье (Кольский район), Заполярный, Печенга и Корзуново (все в Печенгском районе).

В качестве якорных инвесторов в пояснительной записке к проекту постановления правительства РФ указаны пять компаний: ООО "НОВАТЭК-Мурманск", ООО "Морской торговый порт "Лавна", ООО "Порт Лиинахамари", ООО "Морской терминал Тулома", АО "Корпорация развития Мурманской области". Предполагаемый объем капложений данных якорных инвесторов в период деятельности на ТОР "Столица Арктики" превышает 139 млрд рублей.

ТАСС; 2020.07.02; "АЭРОФЛОТ" С 31 МАРТА ВПЕРВЫЕ ЗАПУСТИТ ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ ИЗ СИМФЕРОПОЛЯ В КРАСНОЯРСК

Авиакомпания "Аэрофлот" с 31 марта впервые запустит прямые авиарейсы из Симферополя в Красноярск. Рейсы по маршруту будут осуществляться до 25 октября, сообщила в пятницу пресс-служба аэропорта Симферополь.

"Авиакомпания "Аэрофлот" с 31 марта впервые начнет выполнять прямые рейсы между Симферополем и Красноярском. Перелеты будут осуществляться до 25 октября 2020 года", - говорится в сообщении.

В пресс-службе уточнили, что рейсы будут выполняться четыре раза в неделю: по вторникам, четвергам, субботам и воскресеньям. "Перелеты будут осуществляться на комфортабельных лайнерах Boeing 737, время в пути составит около 5 часов. Билеты уже поступили в продажу", - отметили в аэропорту.

В 2019 году на этом направлении работала авиакомпания Nordwind, которая также возобновит полеты с июня, говорится в сообщении. "Таким образом, частота рейсов между столицами Крыма и Красноярского края летом 2020 года значительно вырастет", - отмечается в сообщении.

<https://tass.ru/ekonomika/7707375>

ТАСС; 2020.07.02; ПРОГРАММА ЛЬГОТНЫХ АВИАБИЛЕТОВ НА ЯМАЛЕ БУДЕТ ПРОДЛЕНА ДО 2025 ГОДА

Программу предоставления льготных авиабилетов для детей из многодетных семей на Ямале нужно продлить до 2025 года, считает губернатор Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) Дмитрий Артюхов. Об этом он сообщил в ходе ежегодного доклада о положении дел в регионе.

"В прошлом году 75% всех детей из многодетных семей, а это более 11 тысяч ребят, выехали за пределы Ямала по льготным билетам стоимостью 2,5 тысячи рублей. Считаю необходимо сделать эту меру поддержки постоянной и продлить ее до 2025 года", - сказал он.

С 2020 года воспользоваться льготой могут не только несовершеннолетние, но и дети из многодетных семей в возрасте с 18 до 23 лет, которые учатся в вузах.

Программа субсидирования билетов для детей из многодетных семей действует на Ямале с 2019 года. Правом льготного тарифа возможно воспользоваться один раз в год "туда - обратно" без учета стыковочных рейсов. Для покупки билета не нужно справок - система сама обратится к базе многодетных семей Ямала и автоматически установит цену за билет для ребенка в 2,5 тыс. рублей. Это касается покупки любым способом: онлайн и в кассах.

<https://tass.ru/ural-news/7711007>

ТАСС; 2020.07.02; ВСЕ БИЛЕТЫ АВИАКОМПАНИИ "ЯМАЛ" ПО ЮЖНЫМ НАПРАВЛЕНИЯМ БУДУТ СТОИТЬ 10 ТЫС. РУБЛЕЙ

Все билеты на авиарейсы с территории Ямало-Ненецкого автономного округа по южным направлениям, осуществляемые авиакомпанией "Ямал", будут продаваться по фиксированной цене в 10 тыс. рублей. Об этом сообщил губернатор ЯНАО Дмитрий

Артюхов в ходе ежегодного доклада о положении дел в Ямало-Ненецком автономном округе.

"Все билеты нашей авиакомпании "Ямал" на юг будут стоить одинаково - 10 тыс. рублей", - сказал он, добавив, что в прошлом году в округе количество субсидируемых рейсов было увеличено в два раза.

Авиакомпания "Ямал" - основной перевозчик в ЯНАО, выполняет регулярные и чартерные рейсы по городам России и в другие страны. Парк авиакомпании состоит большей частью из самолетов Sukhoi Superjet 100, Airbus A320-200, 321, а также Canadair CL-600.

<https://tass.ru/obschestvo/7710627>

ТАСС; 2020.07.02; НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ АЭРОПОРТА ГЕЛЕНДЖИК ПОСТРОЯТ К СЕРЕДИНЕ 2022 ГОДА

Новый терминальный комплекс аэропорта Геленджик начнут возводить в 2020 году, завершить строительство планируют к началу курортного сезона 2022 года. После запуска нового терминала аэропорт сможет увеличить пропускную способность в пять раз - до 890 пассажиров в час, сообщили ТАСС в пресс-службе авиаузла.

В рамках Российского инвестиционного форума в Сочи в 2019 году банк ВТБ и администрация Краснодарского края подписали протокол о развитии аэропорта Геленджик. Проект нового терминала в результате конкурса выбран в начале декабря 2018 года, его победителем стало итальянское архитектурное бюро Fuksas. Общий объем инвестиций составляет более 4 млрд рублей.

"Строительство и ввод в эксплуатацию нового аэровокзального комплекса будут способствовать развитию региона как круглогодичного места для отдыха. Открытие нового терминала планируется к началу курортного сезона 2022 года. <...> После строительства пропускная способность увеличится со 160 пассажиров в час до 890", - сказали в пресс-службе, уточнив, что возведение нового терминала планируется начать в 2020 году после получения положительного заключения Главгосэкспертизы и завершения процедуры выбора подрядчика.

По планам, новый терминальный комплекс будет состоять из просторного здания площадью около 16 тыс. кв. м, также планируется строительство парковки более чем на 400 автомобилей, служебно-технических и инженерных сооружений. Здание аэровокзала будет выполнено в форме летящей птицы. В озеленении аэровокзала планируется использовать локальные растения, именно те, которые произрастают в этой части региона. Кроме того, в пресс-службе отметили, что проект полностью обеспечен финансированием и дополнительные инвестпроекты аэропорт представлять пока не планирует.

В пресс-службе добавили, что строительство нового терминала вызвано ростом турпотока в город-курорт. Ежегодно количество отдыхающих в Геленджике увеличивается, например, в 2019 году Геленджик посетили на 300 тыс. человек больше, чем годом ранее, всего почти 4 млн человек. При нынешнем максимальном пассажиропотоке аэропорта 160 человек в час его мощности недостаточно. Поэтому часть прибывающих на отдых вынуждены пользоваться услугами других аэропортов, добираясь потом до Геленджика на автомобильном транспорте.

"Строительство нового аэровокзального комплекса, в первую очередь, обусловлено ростом пассажиропотока. <...> Мощностей действующего терминала недостаточно для отправки и приема такого количества пассажиров", - отметили в пресс-службе.

<https://tass.ru/ekonomika/7707849>