



## Ежедневный мониторинг СМИ

13 ФЕВРАЛЯ 2020

ИЗВЕСТИЯ; АННА КАЛЕДИНА; 2020.13.02; СЕКРЕТЫ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ: КАК 20 РЕГИОНАМ УДАЛОСЬ СОВЕРШИТЬ ИНВЕСТПРОРЫВ; В ПРОШЛОМ ГОДУ ДВА ДЕСЯТКА СУБЪЕКТОВ РФ СМОГЛИ ПОВЫСИТЬ ЗАИНТЕРЕСОВАННОСТЬ ВО ВЛОЖЕНИЯХ В ИХ ЭКОНОМИКУ .....	3
ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2020.13.02; ПОСТОРОННИМ ВХОД РАЗРЕШЕН: ИНФРАСТРУКТУРУ В РФ ПОСТРОЯТ ЗА СЧЕТ ИНОСТРАНЦЕВ; ВЭБ.РФ И ЦЕНТР ГЧП РАССЧИТЫВАЮТ ПРИВЛЕЧЬ В КРУПНЫЕ ПРОЕКТЫ ДО \$740 МЛРД.....	5
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА МОРДЮШЕНКО, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.13.02; СТРАШНЫЙ СОНК ХИМИКА; ПРОИЗВОДИТЕЛИ УДОБРЕНИЙ ЖАЛУЮТСЯ НА ДОРОГИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ КОЛЕСА .....	7
КОММЕРСАНТЬ ПЕРМЬ; 2020.12.02; ДЕНИС ГАЛИЦКИЙ ТРЕБУЕТ ОТ МИНТРАНСА РФ ОТМЕНИТЬ ПРИКАЗ О ЗАКРЫТИИ ДОРОГИ .....	8
КОММЕРСАНТЬ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2020.12.02; РАЗВИТИЕМ ТРАНСПОРТА В ПЕТЕРБУРГЕ БУДЕТ ЗАНИМАТЬСЯ ЧИНОВНИК ФЕДЕРАЛЬНОГО МАСШТАБА; ДОХОД ЭКС-ГЛАВЫ «РОСТРАНСМОДЕРНИЗАЦИИ» АНДРЕЯ ЛЕВАКИНА НА НОВОЙ ДОЛЖНОСТИ МОЖЕТ СОКРАТИТЬСЯ ВДВОЕ .....	8
ТАСС; 2020.12.02; ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА ЧЕРЕЗ ЛЕНУ БЮДЖЕТНЫЕ СРЕДСТВА МОГУТ ПОТРЕБОВАТЬСЯ В 2021-2024 ГГ. ....	9
ТАСС; 2020.12.02; МИНТРАНС ЗАЯВИЛ, ЧТО СРЕДСТВА НА СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ЧЕРЕЗ ЛЕНУ В БЮДЖЕТЕ НЕ ПРЕДУСМОТРЕНЫ.....	9
ИНТЕРФАКС; 2020.12.02; АЭВТ ПРОГНОЗИРУЕТ «ОЩУТИМЫЙ УЩЕРЬ» ДЛЯ АВИАКОМПАНИЙ РФ ИЗ-ЗА ЗАКРЫТИЯ РЕЙСОВ В КИТАЙ.....	10
ИНТЕРФАКС; 2020.12.02; МИРОВЫЕ АВИАКОМПАНИИ ГОТОВЫ ВОЗОБНОВИТЬ ПОЛЕТЫ В КИТАЙ ПРИ НОРМАЛИЗАЦИИ СИТУАЦИИ С КОРОНАВИРУСОМ - УГАК .....	10
ТАСС; 2020.12.02; СОЗДАНИЕ РОССИЙСКОЙ ЧАСТИ АВТОКОРИДОРА ИЗ ЕВРОПЫ В КИТАЙ ОТСТАЕТ УЖЕ НА 7 ЛЕТ .....	11
ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2020.13.02; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ОБРАТИЛА ВНИМАНИЕ НА ПОДРОЖАНИЕ ТРАССЫ ЕВРОПА – ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ; К ЭТОМУ ПРИВЕЛО ЗАТЯГИВАНИЕ ОБСУЖДЕНИЯ МАРШРУТА .....	11
ТАСС; 2020.12.02; КУРСКИЙ ГУБЕРНАТОР ПРЕДЛОЖИЛ ПЕРЕРАСПРЕДЕЛЯТЬ ДЕНЬГИ, НЕОСВОЕННЫЕ ПО ДОРОЖНОМУ НАЦПРОЕКТУ .....	13
ТАСС; 2020.12.02; В КБР В 2020 ГОДУ УСТАНОВЯТ ОСВЕЩЕНИЕ НА 35 КМ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА.....	13
КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2020.13.02; ПРОЕКТНЫЙ ОФИС ВОЗОБНОВИЛ РАБОТУ; АНДРЕЙ БЕЛОУСОВ ПРЕДЛОЖИЛ НОВУЮ СХЕМУ ЕГО РАБОТЫ В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ .....	13
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; КИРИЛЛ АНТОНОВ; 2020.13.02; ПОВСЕМЕСТНОЕ САМОУПРАВЛЕНИЕ; В ТАТАРСТАНЕ РАЗРАБОТАЛИ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН О БЕСПИЛОТНЫХ АВТОМОБИЛЯХ.....	15
ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА СИДОРЕНКО; 2020.13.02; С ВАС СНИМАЮТ: ЗА ГОД КОЛИЧЕСТВО ШТРАФОВ ГИБДД ВЫРОСЛО НА 14 МЛН; МНОГИЕ ВОДИТЕЛИ НЕ СПЕШАТ ИХ ОПЛАТИТЬ, ТАК КАК НЕ СОГЛАСНЫ С ДАННЫМИ ДОРОЖНЫХ КАМЕР .....	16
ИЗВЕСТИЯ; ВЛАДИМИР РУВИНСКИЙ; 2020.13.02; АВТО ПРОТИВ АВТОБУСА; ДВЕ ТРЕТИ РОССИЯН ПОЛЬЗУЮТСЯ ЛИЧНЫМ АВТОМОБИЛЕМ И	

НЕПОХОЖЕ, ЧТО ИХ ДОЛЯ СОКРАТИТСЯ — ТАКСИ, КАРШЕРИНГ И ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ НЕ ВСЕГДА МОГУТ ЕГО ЗАМЕНИТЬ.....	18
РИА НОВОСТИ; 2020.12.02; ЭКСПЕРТЫ ОЦЕНИЛИ ИДЕЮ О ПРАВЕ ГИБДД АННУЛИРОВАТЬ РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕХОСМОТРА.....	18
КОММЕРСАНТЪ; КСЕНИЯ СИДОРОВА; 2020.12.02; КУЗБАСС ПЕРЕДАЕТ 6 МИЛЛИАРДОВ ЗА ПРОЕЗД; ВЛАСТИ КЕМЕРОВСКОЙ ОБЛАСТИ КУПЯТ БОЛЕЕ 500 АВТОБУСОВ ДЛЯ ПАТП РЕГИОНА .....	19
КОММЕРСАНТЪ; ВАДИМ ВОДОЛАЗОВ; 2020.12.02; МИНТРАНС УТОЧНИЛ ПРИЧИНЫ ПРИОСТАНОВКИ СТРОИТЕЛЬСТВА СЕВЕРНОГО ОБХОДА РОСТОВА.....	20
КОММЕРСАНТЪ; КРИСТИНА ФЕДИЧКИНА; 2020.12.02; ВАСИЛИЙ ГОЛУБЕВ ВОЗЛОЖИЛ НА МИНТРАНС ВИНУ ЗА ОСТАНОВКУ СТРОИТЕЛЬСТВА СЕВЕРНОГО ОБХОДА .....	20
ТАСС; 2020.12.02; СТРОИТЕЛЬСТВО КОЛЬЦЕВОЙ ДОРОГИ ВОКРУГ РОСТОВА-НА-ДОНУ ОБОЙДЕТСЯ В 190 МЛРД РУБЛЕЙ.....	21
ТАСС; 2020.12.02; ВЛАСТИ ДАГЕСТАНА ВЫДЕЛИЛИ 90 МЛН РУБЛЕЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВО СБОРНЫХ МОСТОВ В 2020 ГОДУ.....	22
ПОДМОСКОВЬЕ СЕГОДНЯ; 2020.12.02; ПУТЕПРОВОД В РАМКАХ РЕПИНСКОЙ РАЗВЯЗКИ НАЧАЛИ СТРОИТЬ В ХИМКАХ .....	22
ТАСС; 2020.12.02; В ПЕТЕРБУРГЕ СОКРАТЯТ ЧИСЛО МАРШРУТОВ НАЗЕМНОГО ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА .....	23
ТАСС; 2020.12.02; ВЛАСТИ СЕВАСТОПОЛЯ ПЛАНИРУЮТ НА ТРЕТЬ ОБНОВИТЬ ПАРК ГОРОДСКИХ РЕЙСОВЫХ КАТЕРОВ.....	23
ВЕДОМОСТИ; ГАЛИНА СТАРИНСКАЯ; 2020.13.02; РЖД ВЫСТАВИЛА НА ПРОДАЖУ 40% В ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ КОМПАНИИ; НАЧАЛЬНАЯ ЦЕНА ЭТОЙ ДОЛИ ТГК-14 – 2,3 МЛРД РУБЛЕЙ.....	24
ИНТЕРФАКС; 2020.12.02; РЖД СНИЗЯТ НАГРУЗКУ НА ТАЙШЕТ, УДЛИНИВ ПОЕЗДНЫЕ «ПЛЕЧИ» ПРИ ВЫХОДЕ С ЗАПАДНОГО БАМА НА ТРАНССИБ.....	25
RNS; 2020.12.02; РЖД ОБСУЖДАЮТ ВОПРОС СТРОИТЕЛЬСТВА ВСМ МОСКВА — МИНСК.....	25
ТАСС; 2020.12.02; РЖД В ТЕЧЕНИЕ НЕСКОЛЬКИХ НЕДЕЛЬ ЗАКЛЮЧАТ ДОГОВОР НА ПРОЕКТИРОВАНИЕ ВСМ МОСКВА - САНКТ-ПЕТЕРБУРГ .....	26
ТАСС; 2020.12.02; ВСЖД НАПРАВИТ БОЛЕЕ 41 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ Ж/Д ПЕРЕЕЗДОВ В 2020 ГОДУ .....	26
ТАСС; 2020.12.02; В ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ПОСТРОЯТ НОВУЮ Ж/Д ВЕТКУ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ.....	26
РИА НОВОСТИ; 2020.12.02; МАТВИЕНКО ПРИЗВАЛА ОТКАЗАТЬСЯ ОТ КОВРОВЫХ ДОРОЖЕК В ПОЕЗДАХ .....	26
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.13.02; КАК «ПОБЕДА» ПРОБИЛАСЬ В ЛИДЕРЫ; ВОПРЕКИ ОЖИДАНИЯМ, ЛОУКОСТЕР НЕ ТОЛЬКО ПРИНОСИТ ПРИБЫЛЬ, НО И БЫСТРО НАРАЩИВАЕТ ПАССАЖИРОПОТОК....	27
ТАСС; 2020.12.02; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ ВВЕСТИ КВОТУ ДЛЯ МЕСТНЫХ ЖИТЕЛЕЙ НА АВИАРЕЙСАХ МЕЖДУ КОЛЫМОЙ И МОСКВОЙ.....	28
ТАСС; 2020.12.02; ИЛЮХИН: ИНОСТРАННЫЕ КОМПАНИИ ИНТЕРЕСУЮТСЯ МОДЕРНИЗАЦИЕЙ ГЛАВНОГО АЭРОПОРТА КАМЧАТКИ.....	28
ТАСС; 2020.12.02; НОВЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЗАЛ ПРИЛЕТА ОТКРЫЛИ В АЭРОПОРТУ БАРНАУЛА.....	29
ТАСС; 2020.12.02; ПЕРВЫЙ АВИАРЕЙС ИЗ ОМСКА В СОЧИ ЗАПУСТЯТ В НАЧАЛЕ ИЮНЯ .....	30

**ИЗВЕСТИЯ; АННА КАЛЕДИНА; 2020.13.02; СЕКРЕТЫ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ: КАК 20 РЕГИОНАМ УДАЛОСЬ СОВЕРШИТЬ ИНВЕСТПРОРЫВ; В ПРОШЛОМ ГОДУ ДВА ДЕСЯТКА СУБЪЕКТОВ РФ СМОГЛИ ПОВЫСИТЬ ЗАИНТЕРЕСОВАННОСТЬ ВО ВЛОЖЕНИЯХ В ИХ ЭКОНОМИКУ**

На фоне снижения инвестиционной активности 20 российским субъектам в 2019 году удалось совершить настоящий прорыв. Они смогли усилиться и повысили заинтересованность во вложениях в их экономику. Большая часть субъектов (56) сохранили свои позиции, девять — потеряли. Такие данные содержатся в седьмом ежегодном рейтинге инвестиционной привлекательности регионов Национального рейтингового агентства (НРА). Именно о необходимости прорыва и запуска нового цикла в этой сфере говорил в среду президент **Владимир Путин** на совещании по экономическим вопросам. Он подчеркнул, что все заявленные социальные и инвестиционные планы должны быть обеспечены финансированием в полном объеме. Эксперты, опрошенные «Известиями», также уверены: без поддержки инвестпроектов со стороны государства не обойтись.

После позитивных результатов 2017 и 2018 годов 2019-й начался с определенного замедления динамики: объем инвестиций в основной капитал, который, важно отметить, является драйвером роста ВВП, едва превысил прошлогодний результат. Снижение инвестиционной активности сегодня отмечается в половине российских регионов, говорится в рейтинге НРА, с которым ознакомились «Известия». «Инвестиции выросли в 43 регионах, а в 42 субъектах зафиксировано снижение инвестиционной активности», — отмечают аналитики.

**Группа прорыва**

Большинство регионов России удалось сохранить свои позиции в рейтинге, но есть и заметное улучшение показателей. «Для перемещения в более высокие группы этот рост должен быть прорывным — такого результата удалось достичь 20 регионам, чьи рейтинговые оценки в 2019 году были повышены», — подчеркнули в НРА.

По итогам 2019 года агентство повысило рейтинг Калининградской, Мурманской, Курской, Астраханской, Челябинской, Вологодской, Новгородской, Архангельской, Рязанской, Тверской, Кемеровской, Псковской и Ивановской областей, Пермского, Камчатского и Забайкальского краев, республик Удмуртия, Чечня и Марий Эл, а также Севастополя.

Кстати, именно Севастополь, как отмечает НРА, совершил рекордный прорыв, перепрыгнув сразу через три ступени. Если в 2018 году город федерального значения находился в самой низкой группе «Умеренная инвестиционная привлекательность», то в 2019-м переместился в «средняки». «Укрепление рейтинговых позиций региона стало возможным благодаря позитивной динамике основных экономических показателей: роста инвестиций в основной капитал, объема промышленного производства. Причем в качестве основного инвестора выступало государство, объем вложений частного бизнеса стремился к нулю», — указывается в обзоре.

Пример Севастополя очень важен и с точки зрения направлений, заданных в среду президентом. Например, в том, что государство должно помогать регионам привлекать деньги. **Владимир Путин** подчеркнул: все заявленные социальные и инвестиционные планы должны быть обеспечены финансированием в полном объеме.

— Рост инвестиционной привлекательности Севастополя — яркий пример стимулирования развития региона за счет финансовой поддержки федерального центра. Частных инвестиций там действительно немного, — пояснил президент НРА Виктор Четвериков.

**Не дотянули**

Девять регионов несколько утратили свои позиции — в их число вошли Республика Саха (Якутия), Амурская область, Чукотский АО, Омская область, республики Алтай, Коми и

Бурятия. На вторую строку рейтинга переместился и Санкт-Петербург, ранее деливший первое место со столицей.

В целом по итогам 2019 года число дефицитных регионов в России выросло с 15 до 35, напомнил в беседе с «Известиями» главный аналитик «БКС Премьер» Антон Покатович.

— У большинства субъектов всё еще не хватает собственных средств как для реализации внутренних инвестиционных проектов, так и для выполнения требований, спускаемых сверху, — отметил эксперт. — У многих сохраняется набор проблем в отношении внутреннего спроса, инфраструктурной развитости, достаточных объемов трудовых ресурсов и т.д.

По его словам, в 2019 году, когда программа выполнения многих **нацпроектов** «буксовала», некоторые регионы фактически не получили необходимого финансирования из бюджета на местах.

Группа лидеров

Рейтинг НРА делит регионы на три категории. В первую — «Высокий уровень инвестпривлекательности» — в 2019 году вошли 24 региона, на которые приходится 62% инвестиций в основной капитал. Прежде всего это обе столицы — Москва и Санкт-Петербург. Также в лидерах Ямало-Ненецкий АО, Татарстан, Московская, Тюменская, Ленинградская, Сахалинская, Белгородская, Калининградская области, Ханты-Мансийский округ и т.д.

Причем, отмечается в обзоре НРА, Москва впервые стала абсолютным лидером: на нее в прошлом году приходилась половина всех инвестиций в основной капитал.

— Долгое время лидерство в нашем рэнкинге делили между собой два крупнейших экономических центра России — Москва и Санкт-Петербург. Все прочие регионы серьезно от них отставали, — рассказал Виктор Четвериков.

Впрочем, этому есть вполне объективное объяснение.

— Москва стоит особняком от других субъектов, будучи финансовым и кадровым центром, при этом в столице очень низкие транспортные издержки в силу плотной инфраструктуры, близости к центральным точкам транспортной сетки. Лучше здесь и бизнес-климат, более эффективно и прозрачно работают суды и правоохранительная система. Поэтому Москва привлекательна для инвесторов и без софинансирования проектов и прочих дополнительных гарантий, — полагает ректор Высшей школы экономики (ВШЭ) Ярослав Кузьминов.

По его мнению, сейчас необходимо выравнивать ситуацию, чтобы привлечь прямые инвестиции могли и остальные регионы, стимулировать их экономический рост.

Государство всем поможет

Если судить об инвестпривлекательности региона не с точки зрения формальных правил ведения бизнеса, многое будет зависеть от того, какие льготные условия тот или иной субъект предложит бизнесу, насколько он готов софинансировать проекты, уверен Ярослав Кузьминов.

Экономисты много раз говорили, что модель распределения фискальных полномочий и бюджетной ответственности, которая сформирована в начале 2000-х, нуждается в серьезном пересмотре, напомнил он.

— Если мы хотим на деле добиться существенного улучшения инвестклимата в субъектах Федерации, то в их бюджетах должна быть представлена инвестиционная компонента. Если ее не будет, то о прорыве в этой области я бы говорить не стал. Понятно, что ее источником для дотационных регионов может быть только федеральный бюджет. Плюс надо зафиксировать и соответствующие дотации на срок более пяти лет, чтобы регион мог планировать свои отношения с инвесторами, — уверен ректор ВШЭ.

Рейтинг

Как полагает Антон Покатович, есть шанс, что уже в 2020 году мы увидим более заметные положительные изменения региональных позиций в рейтинге их инвестиционной привлекательности.

— Это произойдет, в случае если новому правительству удастся повысить уровень эффективности процесса реализации **нацпроектов**, — отметил эксперт.

Также, на его взгляд, стимулом к росту региональной инвестпривлекательности может стать реализация мер, анонсированных президентом в ходе послания к Федеральному

собранию — в виде возможностей компенсации двух третей выпадающих доходов региональному бюджету при применении инвестиционных налоговых вычетов.

СПРАВКА «ИЗВЕСТИЙ»

Инвестиционная привлекательность региона определяется в рейтинге НРА с учетом совокупности факторов: географическое положение и природные ресурсы, трудовые ресурсы региона, инфраструктура, внутренний рынок, производственный потенциал экономики, институциональная среда и социально-политическая стабильность, финансовая устойчивость бюджета и предприятий региона.

Субъекты поделены на три группы:

— регионы с высоким уровнем инвестиционной привлекательности инвестиций в основной капитал: IC1–IC3;

— регионы со средним уровнем привлекательности: IC4–IC6;

— регионы с умеренным уровнем привлекательности : IC7–IC9.

<https://iz.ru/975527/anna-kaledina/sekrety-privlekatelnosti-kak-20-regionam-udalos-sovershit-investproryv>

## **ИЗВЕСТИЯ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2020.13.02; ПОСТОРОННИМ ВХОД РАЗРЕШЕН: ИНФРАСТРУКТУРУ В РФ ПОСТРОЯТ ЗА СЧЕТ ИНОСТРАНЦЕВ; ВЭБ.РФ И ЦЕНТР ГЧП РАССЧИТЫВАЮТ ПРИВЛЕЧЬ В КРУПНЫЕ ПРОЕКТЫ ДО \$740 МЛРД**

В России в 2021 году планируется запустить систему оценки качества инфраструктурных проектов. Одна из её ключевых задач — помочь с привлечением зарубежных инвестиций в строительство транспортных и социальных объектов, рассказали «Известиям» в ВЭБ.РФ. В Национальном центре ГЧП рассчитывают, что крупные иностранные инвестфонды помогут получить необходимые \$740 млрд до 2040 года. Эксперты полагают, что новая методика будет полезной, но решение задачи по притоку денег из-за рубежа зависит не только от нее.

Одна на всех

В России создадут национальную систему оценки и сертификации инфраструктурных проектов. Соглашение об этом 13 февраля будет подписано в Минфине между ВЭБ.РФ, Национальным центром государственно-частного партнерства (ГЧП) и международной компанией АЕСОМ, рассказала «Известиям» зампред ВЭБ.РФ Светлана Ячевская.

— Качественная оценка и, в перспективе, сертификация таких проектов станет для всех игроков рынка, в том числе крупных международных инвесткомпаний, гарантией того, что в них можно смело вкладывать деньги, — пояснила она.

Система создаётся в соответствии с задачами рабочей группы по инфраструктуре стран «Большой двадцатки» (G20). Основные принципы инфраструктурных инвестиций были одобрены в июне 2019 года в рамках Осакской декларации лидеров стран G20. Россия принимала участие в разработке этих принципов, пояснили в ВЭБ.РФ.

Сегодня качество проработки больших строек в стране, по словам замглавы ВЭБ.РФ, остается низким. При создании автодорог, мостов, больниц, терминалов аэропортов, морских портов и другой ключевой инфраструктуры на этапе планирования зачастую не прорабатываются в достаточной мере вопросы безопасности, возможности использования передовых технологий, экологические риски.

— Некачественная экспертиза приводит к удорожанию строительства, сдвигу сроков ввода в эксплуатацию, — сказала она.

Светлана Ячевская привела в пример ситуацию со строительством двух предприятий по утилизации ТКО и мусорных полигонов в Новосибирской области. Непроработанные вопросы, связанные с экологическими рисками, выбором участков под строительство и прочее, привели к заморозке проекта.

Система оценки и сертификации, по ее словам, не станет обязательной. К концу года методика будет готова и ее опробуют на нескольких важных проектах. Какие это проекты, она не уточнила. Внедрять систему оценки, по ее словам, будет Минфин. В 2021 году она может заработать в пилотном режиме.

— Финансовые условия проведения сертификации пока прорабатываются, однако в странах, где подобная сертификация уже запущена, расходы по ее проведению несут инициаторы проектов, — отметила Светлана Ячевская.

В пресс-службе Минфина сообщили «Известиям», что G20 и ряд международных финансовых организаций разрабатывают рекомендации по системе оценки и сертификации инфраструктурных проектов, а также рекомендуют странам развивать это направление. Подписание соглашения планируется в рамках этой работы, его реализация не потребует вложений из бюджета, добавили в ведомстве.

Инвестиционная «дыра»

В Национальном центре ГЧП сказали «Известиям», что одна из ключевых задач новой системы — привлечение иностранных инвестиций. Сегодня из 4 тыс. проектов ГЧП не более 10 реализуются с участием зарубежных инвесторов и международных организаций. Один из таких проектов — строительство нового терминала в аэропорту Пулково в Санкт-Петербурге.

Согласно оценке Global Infrastructure Hub, потребность в инфраструктурных инвестициях в РФ, для которых не найдены источники финансирования, составляет около \$740 млрд до 2040 года.

Глава Центра ГЧП Павел Селезнёв считает, что система поможет привлечь иностранные инвестиции для покрытия этой потребности. Это могут быть в том числе средства зарубежных институциональных инвесторов (инвестфонды, пенсионные фонды, страховые компании) и международные финансовые организации (МФО), в управлении которых сегодня находится около \$140 трлн, добавил он.

В ВЭБ.РФ отметили, что для передачи международного опыта в этой сфере в проект привлекли компанию АЕСОМ, работающую в 150 странах. В России она принимала участие в крупных инфраструктурных проектах, в том числе в строительстве терминала В в аэропорту Шереметьево, автомагистрали М4 «Дон», платной трассы М11 Москва–Санкт-Петербург. В компании АЕСОМ на момент публикации комментариев не предоставили.

Неочевидная выгода

По словам источника «Известий» в отрасли, изначально новая методика нужна была Минфину для оценки обязательств государства в рамках реализации инфраструктурных проектов. Видимо, теперь концепция поменялась, добавил он.

Дополнительная методика лишней не будет, но и большой пользы инвесторам не принесёт, считает директор Института экономики транспорта НИУ ВШЭ Михаил Блинкин.

— В СССР была утвержденная Госпланом обязательная методика оценки эффективности капиталовложений. Но в случае частных денег любой инвестор сам нанимает консультантов для просчета рисков. Вопрос в профессионализме компаний, к которым он обращается, — сказал эксперт «Известиям».

Отсутствие в РФ системы оценки нельзя считать основной причиной слабого интереса иностранных инвесторов к инфраструктурным проектам, отметила в разговоре с «Известиями» партнер инвесткомпания InfraONE Татьяна Колодина.

— В проектах были иностранные инвесторы. И они ушли не из-за отсутствия системы оценки и сертификации проекта, а на фоне санкций, — отметила она.

Эксперт добавила, что любой крупный инвестор, прежде чем вложить несколько миллиардов, самостоятельно оценивает риски. По ее словам, пока невозможно понять, насколько полезной для инвесторов окажется разрабатываемая система оценки.

— Такая система нужна России, но привлечь к ее разработке нужно максимально широкий круг экспертов, — сказал «Известиям» партнер KPMG Степан Светанков. — Она не должна стать новым бюрократическим заслоном. Наоборот, бизнес, прошедший проверку по данной методологии, должен получать дополнительные бонусы.

Эксперт добавил, что зарубежные крупные суверенные фонды и международные банки развития оценивают не только доходность проектов. Для них важны и другие составляющие — влияние на окружающую среду, социальную сферу и уровень корпоративного управления.

<https://iz.ru/975433/aleksandr-volobuev/postoronnim-vkhod-razreshen-infrastrukturu-v-rf-postroiat-za-schet-inostrantcev>

## **КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА МОРДЮШЕНКО, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.13.02; СТРАШНЫЙ СОНК ХИМИКА; ПРОИЗВОДИТЕЛИ УДОБРЕНИЙ ЖАЛУЮТСЯ НА ДОРОГИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ КОЛЕСА**

Дискуссия правительства и производителей минудобрений по росту цен на колеса для железнодорожных вагонов снова обострилась. Химики предупредили Минсельхоз, что подорожание колесных пар (старая ось—новые колеса, СОНК) может помешать им сохранять низкую цену удобрений для аграриев. ФАС уже дважды возбуждала дела по росту цен на колеса, рассмотрение текущего назначено на 14 февраля. При этом эксперты уверяют, что ситуация на рынке железнодорожных колес уже стабилизируется.

Производители минудобрений пожаловались главе Минсельхоза Дмитрию Патрушеву на рост цен на железнодорожные цельнокатаные колеса (ЦКК), сообщил источник “Ъ”, знакомый с ходом встречи, состоявшейся 11 февраля. В компаниях считают, что «резкий и необоснованный» рост стоимости колесных пар ставит под угрозу выполнение их обязательств по сдерживанию внутренних цен на удобрения, поскольку себестоимость продукции существенно растет. Сейчас цены на большинство видов удобрений ниже уровня 2015 года, но их будет сложно удерживать, так как «производители колесных пар создают риски для продовольственной безопасности России».

По данным химиков, в январе колеса им обходились по 101 тыс. руб. за штуку. В целом у крупнейших производителей удобрений РФ около 24 тыс. вагонов.

Рост цен на ЦКК начался со скачком спроса и формированием дефицита во второй половине 2016 года. Во второй половине 2019 года появились предпосылки сокращения дефицита: в июле коллегия ЕЭК приостановила заградительные пошлины в 34,33% для украинского «Интерпайпа» до 1 июня 2020 года, а с осени на российский рынок начали поступать колеса, изготовленные в Китае. Российские производители — Выксунский метзавод ОМК и Нижнетагильский меткомбинат Evgaz («Евраз НТМК») — нарастили выпуск на 165 тыс. штук, помимо этих объемов в 2020 году будут доступны около 560 тыс. единиц импортных ЦКК.

При этом источник “Ъ” на рынке уверяет, что дефицит и ценовой ажиотаж на колеса «были рукотворными». По его данным, колеса химикам поступают через несколько посредников с большой задержкой, в связи с чем цена на них растет почти вдвое.

ФАС по жалобе производителей минудобрений уже возбуждала дело против ВМЗ и «Евраз НТМК» в связи с ростом цен в 2017–2018 годах, но не нашла вины производителей (см. “Ъ” от 18 июля 2019 года). Это решение заявитель «Уралхим-Транс» (структура «Уралхима») оспаривает в суде, рассмотрение жалобы по существу состоится 18 февраля. ФАС же возбудила второе дело против ВМЗ — уже по поставкам в 2019 году (см. “Ъ” от 31 мая 2019 года). Рассмотрение назначено на 14 февраля. При этом «Уралхим-Транс» 12 февраля подал жалобу главе ФАС Игорю Артемьеву, считая, что дело не готово к рассмотрению, так как в нем отсутствует аналитический отчет о состоянии конкуренции на рынке за 2019 год. «Без него не понятны ни продуктовые, ни географические границы рынка, состав его участников и условия обращения на рынке товара», — пояснил “Ъ” заместитель гендиректора—директор по правовым вопросам «Уралхима» Дмитрий Татянин. При этом, говорится в жалобе «Уралхим-Транса», комиссия торопится рассмотреть дело, хотя срок продлен до апреля 2020 года. В ФАС “Ъ” подтвердили получение жалобы, сообщив, что рассмотрят ее в установленные законом сроки (один месяц). В ОМК и Evgaz от комментариев отказались.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров отмечает, что цены на колеса постепенно снижаются, но происходит это небыстро. Цена на колесо сейчас снизилась до 75 тыс. руб. за штуку (на китайские — около \$1,2 тыс.), на СОНК — до 240–250 тыс. руб. Это уже не 95–100 тыс. за штуку и не 300 тыс. за СОНК, как в 2019 году, но с учетом снижения арендных ставок и доходности оперирования негативное влияние на бизнес операторов и грузовладельцев даже усилилось, говорит эксперт: колеса стараются не продавать на

рынок отдельно, а только в составе более маргинальной СОНК, и цена колеса внутри СОНК все еще превышает 100 тыс. руб.

<https://www.kommersant.ru/doc/4252078>

## **КОММЕРСАНТЬ ПЕРМЬ; 2020.12.02; ДЕНИС ГАЛИЦКИЙ ТРЕБУЕТ ОТ МИНТРАНСА РФ ОТМЕНИТЬ ПРИКАЗ О ЗАКРЫТИИ ДОРОГИ**

Известный пермский общественник, градозащитник Денис Галицкий подал в Свердловский районный суд Перми иск к **Министерству транспорта РФ**. Он просит признать незаконным приказ федерального ведомства о закрытии железнодорожного сообщения между станциями Пермь I и Пермь II. В административном исковом заявлении (имеется в распоряжении редакции) господин Галицкий отмечает, что закрытый участок не является малоинтенсивным, так как не соответствует критериям, установленным федеральным правительством.

По словам общественника, участок можно отнести к слабоинтенсивным, если «суммарное фактическое движение грузовых и пассажирских поездов — восемь пар поездов в сутки и менее». «По спорным железнодорожным путям проходят две пары пассажирских поездов дальнего следования: №011/012 Москва — Новый Уренгой «Ямал» и №084 Москва — Приобье «Северный Урал», а также 17 пар пригородных пассажирских электропоездов от станции Пермь II до конечных станций Боковая, Голованово, Дивья, Кизел, Комарихинская, Левшино, Лысьва, Пашия, Теплая Гора, Углеуральская, Чусовская и Ярино. Таким образом, данный участок путей не может быть отнесен к малоинтенсивным», — утверждает в заявлении господина Галицкого. «Таким образом, аргумент, что участок мало используется, поэтому его стоит закрыть, — несостоятельный», — пояснил “Ъ-Прикамье” Денис Галицкий.

В заявлении общественник отмечает также, что приказ о закрытии лишает его законной возможности пользоваться железнодорожными путями общего пользования для деловых поездок в Орджоникидзевский район Перми. Первое судебное заседание запланировано на 25 февраля.

Железнодорожное сообщение между станциями Пермь I и Пермь II было закрыто 27 января. Краевые власти планировали убрать железную дорогу с набережной Камы и заменить ее скоростным трамваем.

В краевом **минтрансе** пообещали иск господина Галицкого прокомментировать позднее.

<https://www.kommersant.ru/doc/4252279?query=минтранс>

## **КОММЕРСАНТЬ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2020.12.02; РАЗВИТИЕМ ТРАНСПОРТА В ПЕТЕРБУРГЕ БУДЕТ ЗАНИМАТЬСЯ ЧИНОВНИК ФЕДЕРАЛЬНОГО МАСШТАБА; ДОХОД ЭКС-ГЛАВЫ «РОСТРАНСМОДЕРНИЗАЦИИ» АНДРЕЯ ЛЕВАКИНА НА НОВОЙ ДОЛЖНОСТИ МОЖЕТ СОКРАТИТЬСЯ ВДВОЕ**

Комитет по развитию транспортной инфраструктуры (КРТИ, один из основных распорядителей средств бюджета Петербурга) возглавил Андрей Левакин, работавший в нем еще во второй половине 2000-х годов, а позже перешедший на работу в правительство РФ вслед за Максимом Соколовым, экс-министром транспорта и нынешним вице-губернатором города. На новой должности господин Левакин планирует развивать метростроение и повышать безопасность дорожного движения.

О том, что Андрей Левакин назначен на должность председателя КРТИ, сообщили вчера в Смольном. Он сменит исполняющего обязанности главы комитета Андрея Семчанкова. Его предшественник Сергей Харлашкин, занимавший эту должность с 2014 года, в декабре 2019 года на фоне ареста совладельца и гендиректора ОАО «Метрострой» Николая Александрова был направлен исполнять обязанности главы компании, которая является генподрядчиком строительства метро в городе.

«Основные задачи нашего блока — повышение безопасности дорожного движения, удобные межрайонные связи и, конечно, развитие метрополитена. Важно, чтобы все работы в рамках адресных программ были выполнены в срок. Особое внимание будет уделено тем объектам, по которым в настоящий момент ведется или запланирована на



текущий год проектная подготовка», — сообщил “Ъ” господин Левакин. Он подчеркнул, что ключевой вопрос для развития городской агломерации — строительство метрополитена. «Наша задача — сделать так, чтобы как можно больше жителей города проживали в пешеходной доступности от станций метрополитена», — заявил он.

Из первоочередных задач перед комитетом также стоит подготовка к началу сезона ремонта дорог и к транспортной реформе в части обеспечения города всей необходимой инфраструктурой. Например, только на строительство новых остановок общественного транспорта потребуется около 5 млрд рублей в перспективе нескольких лет.

Господин Левакин с 2007 по 2012 годы работал на разных должностях в КРТИ, с 2012 года работал в институте «Гипростроймост Санкт-Петербург», потом занимал должность заместителя главы ФКУ «Ространсmodernизация» (подконтрольно Минтрансу), а с 2019 года возглавлял это ведомство. Примечательно, что нынешний вице-губернатор Петербурга Максим Соколов возглавлял Минтранс в период с 2012 по 2018 год.

ФКУ «Ространсmodernизация» курирует госпрограммы правительства РФ по развитию транспортной системы, в том числе реализацию комплексного плана развития магистральной инфраструктуры (КПМИ) до 2024 года, объем которого оценивается в 7 трлн рублей. На посту заместителя ведомства господин Левакин, в частности, курировал портовые проекты в Тамани, Мурманске (терминал «Лавна») и Находке.

Согласно опубликованным за 2018 год сведениям, задекларированный годовой доход Андрея Семакина составил 5,3 млн рублей. Он частично владеет семью земельными участками, жилым домом, квартирами площадью 109,9 кв. м в России и во Франции площадью 48,5 кв. м, четырьмя машинами марок Volkswagen, Mercedes, Audi и КамАЗ. Его супруга задекларировала доход в размере 290 тыс. рублей. Адресная инвестиционная программа КРТИ на 2020 год составляет 25,9 млрд рублей. По данным за 2017 год, предшественник господина Левакина на посту главы ведомства Сергей Харлашкин задекларировал 2,3 млн рублей доходов.

По словам генерального директора агентства «Infoline-Аналитика» Михаила Бурмистрова, Петербургу требуется ускорение и повышение качества подготовки проектов с учетом масштаба задач по развитию инфраструктуры города. «Принимая во внимание необходимость координации региональных планов с РЖД и другими крупными инвесторами, федеральный опыт Левакина будет очень востребован», — отмечает эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4252100>

## **ТАСС; 2020.12.02; ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА ЧЕРЕЗ ЛЕНУ БЮДЖЕТНЫЕ СРЕДСТВА МОГУТ ПОТРЕБОВАТЬСЯ В 2021-2024 ГГ.**

Средства федерального бюджета могут потребоваться для строительства автомобильного моста через реку Лена в Якутии в 2021-2024 годах, на начальном этапе их использование не предполагалось, и заявка не подавалась. Об этом сообщили ТАСС в пресс-службе группы «ВИС».

«Федеральное финансирование на начальном этапе проекта не предполагается. Все проектно-изыскательские работы по условиям проекта концессионного соглашения должны быть выполнены за счет средств инвестора (концессионера). Средства федерального бюджета могут потребоваться на инвестиционной стадии проекта в период с 2021 по 2024 годы. Заявка на выделение федерального гранта на реализацию проекта еще не подавалась, так как концессионное соглашение не было подписано», - сообщили в группе.

<https://tass.ru/ekonomika/7748191>

## **ТАСС; 2020.12.02; МИНТРАНС ЗАЯВИЛ, ЧТО СРЕДСТВА НА СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ЧЕРЕЗ ЛЕНУ В БЮДЖЕТЕ НЕ ПРЕДУСМОТРЕНЫ**

Бюджетные средства на строительство автомобильного моста через реку Лена в Якутии не предусмотрены, сообщили ТАСС в пресс-службе Минтранса РФ.

«В имеющихся бюджетных проектировках средства на проект не предусмотрены», - сказали в министерстве, отвечая на соответствующий вопрос.

Ранее сообщалось, что консорциум группы «ВИС» и «РТ-Развитие бизнеса» (дочерняя структура госкорпорации «Ростех») - «Национальная инфраструктурная компания» - стал победителем торгов на строительство автомобильного моста через Лену. «РТ-Развитие бизнеса» владеет 33,4% в консорциуме, у ВИС - 66,6%.

При этом финансовый партнер и условия кредитования будут определены после проведения переговоров с финансирующими организациями и заключения концессионного соглашения, которое планируется подписать в феврале.

Там также сообщили, что ведомство высказало ряд замечаний к проекту концессионного соглашения, по которому планируется построить мост, но ответа не получило.

«Министерство транспорта России не знакомо с условиями проекта концессионного соглашения о строительстве моста через Лену. В конце прошлого года финансовая модель и параметры строительства обсуждались, Минтранс высказал свои замечания и попросил ответить на ряд вопросов. Ответы получены не были», - сказали в Минтрансе.

О проекте

Строительство моста через Лену в Якутии вошло в проект национальной программы по развитию Дальнего Востока. Проект позволит создать транспортно-логистический узел, где сойдутся несколько федеральных маршрутов: железнодорожный, речной и авиационный, а также автодороги федерального значения «Виллюй», «Лена» и «Колыма». Открытие моста, как предполагается, приведет к росту грузоперевозок в регионе в три раза - до 6 млн тонн в год. Проектирование моста должно занять 2020-2021 годы, строительство - 2021-2025 годы, эксплуатация - 2025-2044 годы.

<https://tass.ru/ekonomika/7745717>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4252060>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.12.02; АЭВТ ПРОГНОЗИРУЕТ «ОЩУТИМЫЙ УЩЕРБ» ДЛЯ АВИАКОМПАНИЙ РФ ИЗ-ЗА ЗАКРЫТИЯ РЕЙСОВ В КИТАЙ**

Закрытие рейсов в Китай из-за коронавируса приведет к «ощутимому ущербу» для российских авиакомпаний, считают в Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ).

«Сейчас достаточно сложно оценить масштаб экономических и финансовых потерь авиакомпаний от ограничений в воздушном сообщении с КНР, одно можно сказать с уверенностью - ущерб этот для наших авиаперевозчиков будет ощутимым», - говорится в докладе президента АЭВТ Владимира Тасуна.

Пассажирский трафик авиакомпаний РФ в КНР, по данным ассоциации, рос высокими темпами: в 2017 г. рост был на уровне 37,4%, в 2018 г. - 10,8%, в 2019 г. - 16,3%. В 2019 г. авиакомпании перевезли 2,9 млн пассажиров.

«Рынок Китая для наших авиакомпаний давно уже стал одним из ключевых международных рынков. Наши авиакомпании успешно внедрили трансферные технологии, предлагая гражданам Китая широкие возможности осуществления путешествий как по России, так и трансфером в страны ЕС», - отмечается в докладе.

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», «ИрАэро», «Якутия», «Аврора», NordStar, AZUR air, Nordwind, «Икар», IFLY и Royal Flight.

## **ИНТЕРФАКС; 2020.12.02; МИРОВЫЕ АВИАКОМПАНИИ ГОТОВЫ ВОЗОБНОВИТЬ ПОЛЕТЫ В КИТАЙ ПРИ НОРМАЛИЗАЦИИ СИТУАЦИИ С КОРОНАВИРУСОМ - УТАК**

Авиакомпании значительного числа стран мира оповестили Китай, что при признаках нормализации ситуации с коронавирусом они будут готовы к возобновлению полетов в

китайские аэропорты, сообщила журналистам заведующий международным отделом Управления гражданской авиации Китая (УГАК) Лян Нань.

«Многие страны заявили, что меры на ограничение полетов носят временный характер, когда в ситуации будет отмечен поворот к улучшению, они рассмотрят вопрос о возобновлении полетов», - заявила она на брифинге.

По словам чиновника, что в настоящее время иностранные и китайские авиакомпании продолжают осуществлять полеты по 710 международным маршрутам в 46 стран мира, еженедельно осуществляется 2,610 тыс. рейсов в 120 зарубежных городов.

При этом Лян Нань сказала, что ряд иностранных компаний не прекращал полеты в Китай. В частности, Россия заявила, что не прекращает авиасообщение Москвы с Пекином, Шанхаем, Гуанчжоу.

Она сообщила, что УГАК организует чартерные рейсы для доставки на родину оказавшихся за рубежом китайских граждан, и в первую очередь в закрытый для транспорта эпицентр заболевания город Ухань - административный центр провинции Хубэй.

В планах эвакуировать граждан КНР из Таиланда, Малайзии, Японии, Вьетнама, Филиппин, Сингапура и Индонезии.

По состоянию на 9 февраля Управление организовало девять чартерных рейсов, доставив на родину из различных стран мира более 1,1 тыс. граждан Китая, отметила чиновник.

## **ТАСС; 2020.12.02; СОЗДАНИЕ РОССИЙСКОЙ ЧАСТИ АВТОКОРИДОРА ИЗ ЕВРОПЫ В КИТАЙ ОТСТАЕТ УЖЕ НА 7 ЛЕТ**

Создание российской части международного транспортного маршрута «Европа-Западный Китай» (ЕЗК) будет завершено не раньше 2027 года, что уже на 7 лет позже предусмотренного межгосударственными соглашениями срока. Такой вывод содержится в отчете Счетной палаты по итогам проверки эффективности расходования бюджетных средств на создание маршрута в 2019 году.

«Создание международного транспортного маршрута ЕЗК на территории Российской Федерации планируется завершить не ранее 2027 года», — отмечается в отчете Счетной палаты.

При этом аудиторы уточнили, что часть маршрута будет построена раньше, но его полноценное функционирование будет невозможно до завершения работ в 2027 году на участке автомобильной дороги «Владимир – Канаш», который находится в центре ЕЗК и создает эффект «бутылочного горлышка».

В Счетной палате напомнили, что согласно заключенному в 2014 году соглашению правительств государств — членов Шанхайской организации сотрудничества, формирование международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай» должно было завершиться не позднее 2020 года. По территории России коридор ЕЗК должен пройти от Санкт-Петербурга через Оренбург до Сагарчина на границе с Казахстаном. В сам маршрут включены трасса М-11 «Москва-Санкт-Петербург», строящаяся Центральная кольцевая автодорога (ЦКАД, пусковые комплексы номер 3 и 4), и запланированная новая автотрасса Москва-Казань.

По мнению аудиторов СП, задержки в создании коридора ЕЗК, в том числе, связаны с несколькими пересмотрами решений по трассировке дороги в 2016-2019 годах. Последний пересмотр состоялся под конец 2019 года. Так **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** на период до 2024 года предполагал строительство новой трассы Москва-Казань. Но Минэкономразвития летом 2019 года предложило отказаться от строительства новой трассы и реконструировать М-7 «Волга». Дискуссия между Минэкономразвития, Минфином и **Минтрансом** привела к принятию в конце октября 2019 года компромиссного варианта: дорогу разбили на 4 участка, два участка Москва-Владимир и Канаш-Шали (южный обход Казани) построят к концу 2024 года, а середину Владимир — Арзамас и Арзамас-Канаш только к концу 2027 года. Как отмечают в Счетной Палате, в результате трассировка международного транспортного маршрута ЕЗК по России соответствует варианту, предложенному **Минтрансом** России еще в августе 2018 года. В то же время, перенос сроков строительства трассы Москва —

Казань с 2021–2024 годов на 2021–2027 годы приведет к удорожанию проекта на прогнозируемый 3-летний уровень инфляции.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/sozdanie-rossijskoj-casti-avtokoridora-iz-evropy-v-kitaj-otstaet-uzе-na-7-let>

## **ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2020.13.02; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ОБРАТИЛА ВНИМАНИЕ НА ПОДРОЖАНИЕ ТРАССЫ ЕВРОПА – ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ; К ЭТОМУ ПРИВЕЛО ЗАТЯГИВАНИЕ ОБСУЖДЕНИЯ МАРШРУТА**

Один из крупнейших транспортных проектов – строительство и реконструкция дорог по маршруту Европа – Западный Китай (должен соединить Европу и Китай через Белоруссию и Казахстан и территорию России) – существенно отклонился от первоначальных сроков реализации. На это обращает внимание Счетная палата в отчете об эффективности проекта.

По межправительственному соглашению, которое в 2014 г. подписали государства – члены Шанхайской организации сотрудничества, маршрут власти намеревались завершить не позднее 2020 г. Фактически за шесть лет России предстояло достроить маршрут Санкт-Петербург – Оренбург – Сагарчин.

Еще раньше, в 2008 г., президентами Казахстана и России был подписан меморандум о сотрудничестве и развитии дорог по маршруту Санкт-Петербург – Казань – Оренбург – Актюбинск – Алма-Ата – граница Китая.

Трасса Санкт-Петербург – Москва (М11) была достроена в прошлом году, Центральная кольцевая автодорога вокруг Москвы должна быть достроена в 2021 г.

Но достроить ключевой участок маршрута, трассу Москва – Казань, правительство планировало лишь в 2024 г. Такой срок, к примеру, был предусмотрен комплексным планом модернизации инфраструктуры. Теперь планы сдвигаются до 2027 г. В 2020–2024 гг. ожидается строительство участков Москва – Владимир (145,5 км) и Канаш – Шали (142,8 км), в 2021–2025 гг. – строительство участка Владимир – Арзамас (267 км), в 2022–2027 гг. – строительство участка Арзамас – Канаш (239,1 км). Полноценно транспортный маршрут функционировать не сможет до завершения работ в 2027 г. на участке автодороги Владимир – Канаш, предупреждает Счетная палата. Это бутылочное горлышко находится в центральной части коридора.

Это приведет к росту стоимости на этапе строительства. Поскольку сроки строительства участка Москва – Нижний Новгород – Казань перенесены с 2021–2024 на 2021–2027 гг., капитальные вложения увеличатся на прогнозируемый трехлетний уровень инфляции, предупреждает Счетная палата. При этом до сих пор не подготовлена вся необходимая проектно-сметная документация, обращает внимание аудитор: например, на участке обход Тольятти с мостом через Волгу документы есть только на мост.

Задержка старта проекта была связана с корректировками трассировки и отсутствием окончательных решений о том, что проект будет реализован на уровне правительства, рассказывали два участника обсуждения проекта. Проект корректировался: например, в 2016 г. трассу решили провести через Самарско-Тольяттинскую агломерацию.

«Автодор» действует по утвержденным правительством документам, а решение об окончательном прохождении международного транспортного маршрута, а также о выделении отдельных этапов строительства автомобильной дороги Москва – Нижний Новгород – Казань с завершением работ в 2027 г. было принято правительством 30 октября 2019 г., напомнил представитель госкомпании. Сразу после этого госкомпания приступила к разработке проектно-сметной документации, заметил он. Работа идет по принятым правительством документам, также сказали в **Минтрансе**.

Представитель **«Росавтодора»** заявил, что вместе с Самарской областью работает над обходом Тольятти, а еще готовит к повышенным нагрузкам (11,5 тонн на ось) более 800 км дорог.

В этом нет вины **Минтранса**, но весь 2019 год для проекта вылетел в трубу, говорит директор Института транспорта Высшей школы экономики Михаил Блинкин: правительством, в том числе Минэкономразвития, всерьез рассматривался вопрос реконструкции трассы М7, а одновременно обсуждалось, можно ли не строить новую

дорогу, а построить частную трассу «Меридиан» без федеральных денег. После непродуктивной дискуссии было принято половинчатое решение – проектировать всю дорогу, а строить пока головной участок и небольшую дорогу рядом с Казанью, напоминает он.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2020/02/12/822930-schetnaya-palata>

## **ТАСС; 2020.12.02; КУРСКИЙ ГУБЕРНАТОР ПРЕДЛОЖИЛ ПЕРЕРАСПРЕДЕЛЯТЬ ДЕНЬГИ, НЕОСВОЕННЫЕ ПО ДОРОЖНОМУ НАЦПРОЕКТУ**

Губернатор Курской области Роман Старовойт, возглавляющий подгруппу Госсовета «Безопасные и качественные дороги и дорожная деятельность», предложил разработать механизм перераспределения бюджетных средств, неосвоенных регионами РФ в ходе реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»**, между более ответственными регионами. Об этом в среду он сообщил на своих официальных страницах в соцсетях по итогам встречи с **первым замминистра транспорта РФ Иннокентием Алафиновым**.

«Предложил **Минтрансу** разработать механизм перераспределения неосвоенных субъектами денег между более ответственными регионами. Курская область готова в 2020 году приступить к работам еще на 15 объектах общей протяженностью 40 км — вопрос только в финансировании», — написал Старовойт.

В сентябре 2019 года губернатор Курской области отмечал, что регионы России в общей сложности в 2019 году не справились с освоением более 120 млрд рублей, выделенных из федерального бюджета на строительство и модернизацию автомобильных дорог. В частности, Курская область была вынуждена вернуть в федеральный бюджет порядка 70 млн рублей из-за неосвоения.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/Kurskij-gubernator-predlozhit-pereraspredeljat-dengi-neosvoennye-po-dorozhnomu-nacproektu>

## **ТАСС; 2020.12.02; В КБР В 2020 ГОДУ УСТАНОВЯТ ОСВЕЩЕНИЕ НА 35 КМ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГ В РАМКАХ НАЦПРОЕКТА**

Наружное освещение почти на 35 км региональных дорог планируется установить в Кабардино-Балкарии (КБР) в 2020 году в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Это на 40% больше, чем в 2019 году. Об этом ТАСС сообщил в среду директор государственного учреждения КБР «Управление дорожного хозяйства» Рафаэль Акопян.

«В 2020 году в рамках **нацпроекта** запланировано устройство линий наружного электроосвещения в городах Нальчик, Баксан, Прохладный, селениях Малка, Прималкинское, Лечинкай, Урух, Кишпек, а также в станице Александровская общей протяженностью 34,67 км», — сказал собеседник агентства.

Предполагается, что линии электроосвещения не только повысят качество жизни жителей, но и позволят повысить безопасность дорожного движения.

Акопян также отметил, что в прошлом году в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в 2019 году были выполнены работы по обустройству линий электроосвещения общей протяженностью 24,7 км в шести населенных пунктах республики.

Всего, по его словам, в республике 2940 км региональных дорог, включая пастбищные, грунтовые и гравийные.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-kbr-v-2020-g-ustanovat-osvesenie-na-35-km-regionalnyh-dorog-v-ramkah-nacproekta>

## **КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2020.13.02; ПРОЕКТНЫЙ ОФИС ВОЗОБНОВИЛ РАБОТУ; АНДРЕЙ БЕЛОУСОВ ПРЕДЛОЖИЛ НОВУЮ СХЕМУ ЕГО РАБОТЫ В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ**

Проектная деятельность в правительстве формально возобновлена: совет по инновационному развитию и **нацпроектам** переназначил кураторов **нацпроектов**.

Структура управления ими будет упрощена: первый вице-премьер Андрей Белоусов представил предложения по новому оргдизайну проектной деятельности в Белом доме, предусматривающему в том числе создание своеобразного «президиума при президиуме» совета, еженедельно обсуждающего текущие проблемы проектных офисов. Судя по бюджетной статистике за январь, работа по **нацпроектам** в начале года не прерывалась, а была активизирована, это обеспечило двухпроцентный дефицит федерального бюджета в первом месяце 2020 года.

Напомним, национальные проекты на федеральном уровне являются частью деятельности правительства по исполнению бюджета, оформленной по проектным принципам, поэтому они обсуждались и на совещании у президента по социально-экономическим вопросам (оно было посвящено, исходя из вступительного слова Владимира **Путина**, планам Белого дома по увеличению темпов экономического роста — «как мы приступаем к этой работе, с каких позиций и какими темпами будем добиваться поставленных задач», пояснил президент), и на заседании президиума президентского Совета по **нацпроектам**, его проводил глава президиума премьер-министр Михаил Мишустин.

С момента смены правительства проектная работа в рамках значительной части **нацпроектов** с формальной точки зрения находилась на паузе: и новые, и ранее действовавшие министры—кураторы конкретных проектов переназначены были только решением президиума. Впрочем, де-факто пауза могла сказаться только на возможности подписания отдельных решений. Исходя из бюджетной статистики Минфина за январь, опубликованной ведомством, дефицит бюджета РФ в первом месяце года составил 2% ВВП, или 160 млрд руб., доходы января составляют 1,56 трлн руб., расходы — 1,72 трлн руб. Расходы росли быстрее даже условно равномерного помесечного исполнения графика бюджета, для январского бюджета последних лет характерен профицит (налоги и сборы ФНС и ФТС собирают равномернее, чем тратит бюджетная система). Судя по всему, в январе активно производились расходы, связанные именно с **нацпроектами**. Возможно также влияние на них реструктуризации долгов в военно-промышленном комплексе, о масштабе которых, впрочем, пока нет информации.

На президиуме совета первый вице-премьер Андрей Белоусов обнародовал первые предложения по оптимизации дизайна проектной работы в Белом доме.

Основная идея — разделение в проектном офисе правительства организационных, аналитических и координационных функций.

Первая часть — организация работы — как предполагается, будет исполняться департаментом организации проектной деятельности в Белом доме. Вторая — «сутовая», по определению господина Белоусова,— должна перейти в Минэкономики под контроль команды Максима Решетникова. Де-факто большая часть этой группы функций — координация работы между ведомствами в рамках отдельных федеральных проектов и **нацпроектов** в целом, а также координация с регионами. Андрей Белоусов также обратил внимание на необходимость доукомплектования и расширения проектных офисов на уровне регионов: сейчас, по его словам, в среднем в них работают шесть человек на регион, которые сейчас полностью заняты аппаратной работой (справки, отчеты и т. п.). Наконец, третья группа функций — информационно-аналитическая, ее предлагается передать Аналитическому центру (АЦ) при правительстве, в том числе предлагается создать к лету 2020 года общую информсистему по **нацпроектам** (см. “Ъ” от 6 февраля).

Ранее разделение функций было, по существу, обратным: аналитическая часть, скорее, исполнялась Минэкономики, роль АЦ была второстепенной, проектный офис, скорее, работал как аппарат правительства, а основные решения принимались или на президиуме совета, который рассматривался, скорее, как совместная структура правительства и Госсовета, или в проектных офисах, где активны были рабочие группы Госсовета. Юридически ситуация с общим управлением не поменяется, однако первый вице-премьер предложил в еженедельном режиме собирать рабочую группу при президиуме из 10–12 человек для решения текущих проблем **нацпроектов**. Пока непонятно, будет ли это реальным «президиумом при президиуме» (сам президиум сейчас состоит из 18 человек) или чем-то иным.

С большой вероятностью новая настройка проектного офиса Белого дома займет несколько месяцев. Впрочем, основной эффект для экономики и инвестиций в первом полугодии 2020 года должны будут давать решения, принятые еще в 2019 году: **нацпроекты** в силу своего размера сильно инерционны, «быстрые результаты» правительству придется в ближайшее время демонстрировать в других сферах.

<https://www.kommersant.ru/doc/4251974>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20200212/1564598393.html>

## **КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; КИРИЛЛ АНТОНОВ; 2020.13.02; ПОВСЕМИСТНОЕ САМОУПРАВЛЕНИЕ; В ТАТАРСТАНЕ РАЗРАБОТАЛИ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ЗАКОН О БЕСПИЛОТНЫХ АВТОМОБИЛЯХ**

Власти Татарстана внесут в Госдуму проект закона «Об инновационных транспортных средствах», который откроет беспилотным автомобилям дороги общего пользования. Водителей-операторов таких машин, оборудованных «органами технического зрения», обяжут получить специальные права, а сами беспилотники застрахуют на случай ДТП и надежно защитят от взлома. Потребуется также масштабная «адаптация» дорожной разметки, знаков и другой инфраструктуры, говорят авторы законопроекта.

Проект федерального закона «Об инновационных транспортных средствах» подготовлен в Татарстане. Документ, который вчера получил поддержку комитета Госсовета по экономике, инвестициям и предпринимательству, планируется рассмотреть 20 февраля на пленарном заседании республиканского парламента и затем внести в Госдуму.

Сегодня беспилотные автомобили, напомним, перемещаются по дорогам общего пользования в рамках эксперимента, который предусмотрен постановлением правительства РФ №1415 от 2018 года (продлится до 1 марта 2022 года). Разрешение для участия в проекте получили 96 беспилотников компании «Яндекс» (на базе Toyota Prius и Hyundai Sonata) и один автомобиль Московского автодорожного института (МАДИ) на базе Hyundai Solaris. Операторы за рулем этих авто лишь подстраховывают компьютер: машины следуют по маршруту самостоятельно. Постановление допускает тестирование на дорогах Татарстана, но ни одна компания разрешения на это еще не получила.

В Госсовете РТ говорят о необходимости формирования нормативной базы, «направленной на обеспечение безопасной эксплуатации инновационных транспортных средств».

Применяемые в беспилотниках системы, согласно общепринятой западной классификации, делятся на пять уровней, где первый — простейшие «помощники» водителя (круиз-контроль и системы предупреждения схода с полосы), а пятый — полностью автономные системы, способные перемещаться без вмешательства водителя. Участвующие в правительственном «пилоте» машины относятся к четвертому уровню, законопроект, говорят авторы, нужен для появления на дорогах авто пятого уровня.

В законе закреплено, что беспилотные и иные «инновационные» авто должны быть зарегистрированы в ГИБДД и застрахованы. Минимальную страховую сумму, в пределах которой собственник возместит вред при ДТП, установит правительство РФ. Машина должна быть защищена от «неправомерного доступа» и «неправомерного воздействия». ДТП и «чрезвычайные ситуации техногенного характера» с участием инновационного транспорта будут расследоваться по особым правилам. Предполагается, что в ходе поездки будут непрерывно регистрироваться все основные параметры работы автомобиля, в том числе поступающие от «органов технического зрения и со стороны водителя, оператора и третьих лиц». Водитель обязан иметь российские права, а также «документ, подтверждающий право на управление» автономным автомобилем (правила допуска установит правительство РФ). Изменения также будут внесены в законы «О безопасности дорожного движения», «Об ОСАГО», «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности». В целом законопроект, предполагают его авторы, вступит в силу через два года после окончания правительственного эксперимента. Время также понадобится на «адаптацию и модернизацию» под беспилотный транспорт дорожное полотно, разметки, знаков, парковочных мест.

Отметим, еще в 2016 году ГИБДД призывала начать подготовку нормативной базы для беспилотников. В 2017 году экс-министр транспорта Максим Соколов анонсировал «пакетное изменение законодательства с целью обеспечить допуск беспилотных автомобилей на дороги», но документа подготовлено не было. В мае 2019 года глава комитета Госдумы по экономической политике, промышленности, инновационному развитию и предпринимательству Сергей Жигарев внес в парламент законопроект «Об опытной эксплуатации инновационных транспортных средств», но в сентябре его отозвал. «Отсутствие нормативной базы сильно тормозит развитие этой технологии,— говорит господин Жигарев.— Я сам ездил на беспилотнике по Москве, могу с уверенностью сказать, что это самый дисциплинированный участник движения. Желание Татарстана выйти с инициативой я понимаю, ведь КамАЗ давно испытывает собственные беспилотные автомобили». Представители автозавода действительно вошли в рабочую группу по подготовке законопроекта. Замдиректора КамАЗа Фирдаус Кабиров попросил депутатов Госсовета РТ «установить законодательные стимулы» для использования автономных транспортных средств.

Внесение подобной инициативы преждевременно, пока не решен «комплекс других вопросов», предупреждает профессор МАДИ Султан Жанказиев: нужно создать оператора для управления всеми «бизнес-процессами и регулированием в этой области».

«Нужно также установить квалификационные требования к водителям и операторам беспилотных автомобилей — чтобы они могли пройти обучение»,— говорит господин Жанказиев. «Оптимизм российских апологетов беспилотников не соответствует нашим дорожным реалиям,— считает депутат Госдумы Вячеслав Лысаков.— У нас дефицит дорожной сети не менее 1 млн км! Какие беспилотники? Не надо равняться на другие страны, где протяженность и качество дорожной сети полностью соответствуют транспортным потребностям».

В пресс-службе «Яндекса» “Ъ” заявили, что «поддерживают инициативы, направленные на развитие законодательства в сфере беспилотного транспорта», но «законопроект требует доработки» (в компании не уточнили какой). ««Яндекс» активно занимается разработкой и тестированием технологии, в том числе в других странах, и мы готовы делиться своим опытом»,— отметили там. Законопроект привлечет дополнительное внимание к отрасли беспилотного транспорта, говорит официальный представитель Национальной технологической инициативы «Автонет» Ярослав Федосеев. «В случае его принятия количество инвестиций в высокоавтоматизированные автомобили, их производство, а также количество разработок в их области возрастет в три-четыре раза,— считает он.— Но содержание законопроекта пока вызывает вопросы. Он во многом повторяет уже действующее постановление правительства и по терминологии противоречит техрегламенту о безопасности колесных транспортных средств».

«Во всем мире страховщики работают над проблемой страхования инновационных транспортных средств,— говорит исполнительный директор Российского союза автостраховщиков Евгений Уфимцев.— Среди ключевых вопросов: на кого ложится ответственность в случае причинения вреда таким транспортным средством? Ведь водителя может не быть. На кого ложится в таком случае регресс? Как должны быть определены риски?» Господин Уфимцев называет законопроект слишком рамочным, документ не дает ответов на эти вопросы. «Без их решения страхование беспилотников работать не сможет»,— считает господин Уфимцев.

<https://www.kommersant.ru/doc/4252148>

## **ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА СИДОРЕНКО; 2020.13.02; С ВАС СНИМАЮТ: ЗА ГОД КОЛИЧЕСТВО ШТРАФОВ ГИБДД ВЫРОСЛО НА 14 МЛН; МНОГИЕ ВОДИТЕЛИ НЕ СПЕШАТ ИХ ОПЛАТИТЬ, ТАК КАК НЕ СОГЛАСНЫ С ДАННЫМИ ДОРОЖНЫХ КАМЕР**

В 2019 году количество выписанных сотрудниками ГИБДД административных штрафов выросло до 142,1 млн, что на 14 млн больше, чем годом ранее. При этом до Федеральной службы судебных приставов (ФССП) дошло 35 млн постановлений — на 8 млн больше по сравнению с 2018-м. По мнению экспертов, основной причиной роста числа должников



стало их нежелание оплачивать квитанции, выписанные на основании показаний дорожных камер. Главная претензия в том, что они установлены с нарушением ГОСТа. В Госдуме предложили ввести ответственность для должностных лиц за некорректное расположение камер. Такую инициативу депутаты уже прорабатывают совместно с **Минтранс**ом.

Камер больше

Согласно данным ФССП, в 2019 году количество постановлений о неоплаченных штрафах ГИБДД достигло 35 млн, что на 8 млн больше по сравнению с предыдущим годом. Сумма, которую автовладельцы должны были заплатить, превысила 29 млрд рублей, из которых 10 млрд еще не удалось взыскать. Средняя стоимость штрафа составила 828 рублей.

В МВД России «Известиям» сообщили, что увеличилось и число выписанных сотрудниками Госавтоинспекции административных штрафов: со 127,8 млн в 2018 году до 142,1 млн в 2019-м.

Чаще всего водителей штрафуют за превышение скоростного режима, игнорирование дорожных знаков или разметки, проезд на запрещающий сигнал светофора, нарушение правил применения ремней безопасности или мотошлемов, пояснили в ведомстве.

— Наибольшее количество нарушений ПДД зафиксировали в Москве, Московской и Свердловской областях, Татарстане и Краснодарском крае, — сообщили «Известиям» в пресс-службе МВД.

По мнению депутата Госдумы Вячеслава Лысакова, увеличение штрафов говорит не о том, что люди стали больше нарушать правила, а об увеличении количества выявленных нарушений за счет установленных камер.

— Кроме того, ежегодно армию автолюбителей пополняют примерно 2 млн человек. А это люди с малым опытом вождения, которые ошибаются, — сказал «Известиям» парламентарий.

Количество камер по всей стране увеличилось по сравнению с 2017 годом практически в два раза, а в Москве — на 15–20%, сообщил «Известиям» директор Национального общественного центра безопасности движения Сергей Канаев. Причем, по его словам, устанавливаются их не на опасных участках, а там, где камеры менее заметны.

Вячеслав Лысаков считает, что работать над количеством выявленных нарушений надо. Но, к сожалению, некоторые регионы используют камеры не как средство профилактики и мотивации водителей на соблюдение ПДД, а как механизм получения штрафных денег.

В знак протеста

Примерно в половине случаев водители отказываются оплачивать штрафы ГИБДД, так как не согласны с данными автоматических дорожных камер, отметил Сергей Канаев.

— В 2018 году мы проводили мониторинг камер на МКАД, в результате которого выяснилось, что порядка 90% из них были установлены не по ГОСТу, без предупреждающих знаков. Водители их просто не видят, — пояснил «Известиям» эксперт. — От ГИБДД постоянно звучит, что они не будут устанавливать знаки, надо просто не нарушать правила. А водители в знак протеста против этой практики не платят штрафы.

По его словам, большую часть квитанций выписывают за нарушение скоростного режима. И если порог снизят, как предлагает правительство, то количество выписываемых штрафов увеличится минимум вдвое.

— Если по Москве сейчас собирают 8 млрд рублей, то потом будут 16 млрд, — подчеркнул Сергей Канаев.

В 2019 году проект «Безопасные дороги» также провел мониторинг мобильных постов фиксации нарушений. Было проверено 2360 участков дорог в 38 регионах России. Координатор проекта, зампреда комиссии Госдумы по транспорту и строительству Владимир Афонский сообщил «Известиям», что в ряде субъектов камеры ставят с нарушениями, в результате чего они дают погрешность при определении скорости. Таблички «Фотовидеофиксация» есть далеко не везде.

По словам депутата, активисты общественных организаций, которые объединяют всех участников дорожного движения, также нередко обнаруживают камеры, спрятанные за кустами и остановками. Парламентарий сообщил «Известиям», что сейчас совместно с

Минтрансом прорабатывается вопрос привлечения к ответственности должностных лиц за некорректную установку камер.

Владимир Афонский считает, что сначала следует навести порядок при реализации действующего законодательства, а потом уже ужесточать наказания. Поэтому депутатский корпус от «Единой России» выступает против новой редакции статьи 21 КоАП об увеличении размера штрафов.

В Минтрансе «Известиям» пояснили, что, согласно ГОСТ Р 52289-2004, табличка «Фотовидеофиксация» самостоятельно не применяется, а только с предупреждающими, запрещающими знаками, табличками особых предписаний и светофорами.

При этом щиты должны устанавливаться в населенном пункте на расстоянии от 50 до 100 м перед зоной контроля техническими средствами автоматической фиксации (ТСАФ). Вне населенного пункта — от 150 до 300 м с обеспечением их видимости с расстояния не менее 100 м с любой полосы движения.

В ведомстве также отметили, что в настоящее время не располагают сведениями об установке дорожных знаков возле каждого ТСАФ.

<https://iz.ru/975442/elena-sidorenko/s-vas-snimaiut-za-god-kolichestvo-shtrafov-gibdd-vyroslo-na-14-mln>

## **ИЗВЕСТИЯ; ВЛАДИМИР РУВИНСКИЙ; 2020.13.02; АВТО ПРОТИВ АВТОБУСА; ДВЕ ТРЕТИ РОССИЯН ПОЛЬЗУЮТСЯ ЛИЧНЫМ АВТОМОБИЛЕМ И НЕПОХОЖЕ, ЧТО ИХ ДОЛЯ СОКРАТИТСЯ — ТАКСИ, КАРШЕРИНГ И ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ НЕ ВСЕГДА МОГУТ ЕГО ЗАМЕНИТЬ**

Россияне не спешат отказываться от личных автомобилей, но не потому, что держатся за повышенный социальный статус: заменить личный автотранспорт чем-то аналогичным по удобству можно не всегда и не везде.

Стоимость владения личным автомобилем увеличивается из года в год – растут транспортный налог и штрафы, дорожают бензин, парковка, да и сами автомобили. Но из опроса UBS Evidence Lab, проведенного во всех федеральных округах России, следует, что две трети россиян регулярно пользуются сейчас личным автомобилем и, похоже, эта доля существенно не изменится в ближайшем будущем. Лишь 28% респондентов не собираются покупать собственное авто в будущем, из них только 7% заявили, что скорее будут использовать сервисы вроде такси и каршеринга, чем личную машину. Остальные объяснили отсутствие планов покупки авто неумением водить (55%), использованием общественного транспорта (47%) или дороговизной автомобилей (38%).

Как альтернативу личному автомобилю в последние годы власти продвигают общественный транспорт, такси и каршеринг. Рынок такси бурно развивается, поездки становятся все доступнее. То же и с каршерингом: в 2019 г. сервис был доступен более чем в 20 городах, но если в Москве в городской системе каршеринга на конец года было уже более 30 000 автомобилей, то в остальных регионах, по разным оценкам, 3500–4500. Этого явно недостаточно, чтобы миллионы автомобилистов в принципе учитывали их в своих планах (в России в личном владении порядка 40 млн легковых машин, следует из данных «Автостата»).

Массово конкурировать с личным авто может лишь общественный транспорт, но, по данным Росстата, перевозки на городском общественном транспорте в России с начала нулевых резко сократились – с 44,9 млрд перевезенных пассажиров в 2000 г. до 18,5 млрд в 2017 г., сильнее всего – перевозки трамвайные и троллейбусные. По данным Росстата, в растущей Москве, где мэрия особенно настойчиво пытается пересадить горожан с авто на общественный транспорт, перевозки пассажиров городским общественным транспортом, включая метро, выросли, но символически: 4,12 млрд в 2010 г. против 4,15 млрд в 2018 г. (у московского дептранса данные другие – с 2010 по 2019 г. плюс 600 млн поездок, 5,7 млрд). При этом больше всего личных автомобилей на 1000 человек не в столице (Москва восьмая), а в регионах: Самаре, Краснодаре, Петербурге, Воронеже (данные «Автостата»). В такой ситуации личный автомобиль далеко не всегда роскошь, символ статуса или сопротивления властям, а по-прежнему необходимость. Да, альтернативные автомобилю способы передвижения многими востребованы, они заметно повлияли на повседневные

практики горожан, но полностью заменить авто пока не смогли. Но и власти больших городов, в первую очередь Москвы, похоже, не собираются сдаваться, а значит, платить за владение своей машиной горожанам придется еще больше.

<https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2020/02/13/822932-avto-protiv-avtobusa>

## **РИА НОВОСТИ; 2020.12.02; ЭКСПЕРТЫ ОЦЕНИЛИ ИДЕЮ О ПРАВЕ ГИБДД АННУЛИРОВАТЬ РЕЗУЛЬТАТЫ ТЕХОСМОТРА**

Автоэксперты оценили предложение **Минтранса** о наделении сотрудников ГИБДД правом аннулировать диагностическую карту, выдаваемую по итогам технического осмотра.

Согласно проекту министерства, это станет возможно в случае, если техосмотр проводился с нарушениями или не проводился совсем. При аннулировании инспектор должен будет проинформировать об этом страховую компанию и принять решение о привлечении оператора к ответственности.

В **Минтрансе** рассчитывают таким образом исключить возможность незаконной покупки диагностической карты.

Вице-президент Федерации автовладельцев России по правовым вопросам Константин Шутов рассказал РИА Новости, что инициатива не повлияет на безопасность дорожного движения.

«Нормальный водитель и так будет следить и смотреть за своей машиной, а аварии происходят не потому, что кто-то на техосмотр не заехал, а по большей части совершенно по другим причинам», — сказал эксперт.

Директор Национального общественного центра безопасности движения Сергей Канаев, в свою очередь, считает необходимым бороться с ситуацией, когда водители получают соответствующие документы, не проходя техосмотр. При этом он отметил, что ГИБДД сейчас не имеет возможности понять, является ли диагностическая карта подлинной, а автомобилисты не обязаны ее возить с собой.

«Если мы хотим идти по пути контроля за техническим осмотром, правильно было бы пересмотреть всю методику», — заявил эксперт в комментарии RT.

Автоэксперт Вячеслав Чулков в комментарии «Вечерней Москве» раскритиковал предложение **Минтранса**. По его словам, вопрос безопасности на дорогах кроется не в возрасте автомобиля, а в отношении владельца к технике.

«Например, содержать «Жигули» не так сложно — нужны не столько деньги, сколько руки», — пояснил эксперт.

Он пожаловался, что техосмотр стал формальным, и призвал проверять не базовые параметры машины, а все детали. По мнению Чулкова, также необходимо ввести ответственность для станций техобслуживания.

<https://ria.ru/20200212/1564615279.html>

## **КОММЕРСАНТЪ; КСЕНИЯ СИДОРОВА; 2020.12.02; КУЗБАСС ПЕРЕДАЕТ 6 МИЛЛИАРДОВ ЗА ПРОЕЗД; ВЛАСТИ КЕМЕРОВСКОЙ ОБЛАСТИ КУПЯТ БОЛЕЕ 500 АВТОБУСОВ ДЛЯ ПАТП РЕГИОНА**

Кузбасские власти продолжают программу обновления пассажирского транспорта и готовы купить в этом году более 500 автобусов для пассажирских автотранспортных предприятий. Планируется, что к середине 2021 года автопарк государственных и муниципальных ПАТП обновится на 60%. Сейчас степень износа общественного транспорта в Кемеровской области составляет 79%. Перевозчики одобряют программу, по которой получают автобусы за счет бюджета. Но специалисты отмечают, что пока обновление не успевает за динамикой износа автопарка.

**Министерство транспорта** Кемеровской области планирует закупить в текущем году более 500 автобусов на 6 млрд руб. для государственных и муниципальных пассажирских автотранспортных предприятий (ПАТП). Об этом сообщил „Ъ“ глава регионального **минтранса** Сергей Рубан. Каким конкретно ПАТП будут переданы автобусы, он не сказал. В прошлом году Кузбасс уже закупил 252 новых автобуса. Таким образом, утверждает **минтранс**, к 2021 году парк государственных и муниципальных

транспортных предприятий обновится на 60%. По словам господина Рубана, сейчас степень износа общественного транспорта в регионе составляет 79%. Два года назад замначальника департамента транспорта Кемеровской области Юрий Стоцкий оценивал процент износа автопарка ПАТП в регионе на уровне 70%.

Первые два аукциона по закупке в лизинг 137 автобусов на общую сумму почти 1,7 млрд руб. пройдут в феврале, говорится на сайте госзакупок. Заказчик планирует приобрести три ЛИАЗа 529000 модели и 30 Volgabus 528502 для междугородних перевозок пассажиров, а также 51 ЛИАЗ 621365 модели, 28 автобусов Volgabus 5270G2 и 25 Volgabus 527002 для городских маршрутов. Уточняется, что все автобусы должны быть этого года выпуска, они должны поступить в регион не позднее 20 октября 2020 года.

АО «Кемеровская транспортная компания» с мая прошлого года получила уже 15 автобусов. «Благодаря этому мы обновили свой автопарк на 8%, хотя проблема износа по-прежнему стоит остро», — сообщил „Ъ“ гендиректор предприятия Михаил Кошелев.

Госпредприятие «Кемеровская автоколонна 1237» получило в прошлом году четыре новых автобуса, еще один — в этом году. «Всего до июля 2021 года нам обещают 70 автобусов», — рассказал „Ъ“ и. о. директора автоколонны Владимир Юдин. По его словам, из 125 автобусов предприятия 61 должен быть списан. «Есть „гармошки“ 2007 и даже 2005 года выпуска, а у них срок службы всего 10 лет», — уточнил он.

Часть закупаемых автобусов будет работать на газомоторном топливе. По информации областных властей, за последние два года количество пассажирского транспорта, заправляющегося газом, выросло на 206 штук и сейчас составляет 29,2% совокупного пассажирского автопарка региона. В ближайшие полтора года этот показатель должен достичь 37%. «Для сравнения: на заправку автобуса дизельным топливом в смену уходит 5 тыс. руб., газом — 2 тыс. руб.», — подсчитал Владимир Юдин.

<https://www.kommersant.ru/doc/4252035>

## **КОММЕРСАНТЪ; ВАДИМ ВОДОЛАЗОВ; 2020.12.02; МИНТРАНС УТОЧНИЛ ПРИЧИНЫ ПРИОСТАНОВКИ СТРОИТЕЛЬСТВА СЕВЕРНОГО ОБХОДА РОСТОВА**

Завершению работ по строительству автодороги «Северный обход Ростова-на-Дону» на участке от шоссе на Новошахтинск (через Родионово-Несветайскую) до трассы А-280 Ростов-Таганрог (III очередь) помешали проблемы с выносом из зоны строительства и переустройством инженерных коммуникаций (двух высоковольтных линий электропередач, трех ниток магистральных газопроводов и одного нефтепровода), сообщило **министерство транспорта** Ростовской области в ответ на официальный запрос «Ъ-Юг».

Указанный участок дороги должны были построить к октябрю 2019 года. Как ранее сообщил «Ъ-Юг», подрядчик дорожно-строительных работ на этом участке АО «Донаэродорстрой» добивается расторжения контракта с **минтрансом** из-за задержки с корректировкой проектной документации. АО обратилось в суд с соответствующим заявлением.

В **минтрансе** пояснили, что в соответствии с решением суда возможно следующее развитие событий: продолжение строительства объекта АО «Донаэродорстрой» до охранных зон коммуникаций и их последующее переустройство после корректировки ПСД; расторжение контракта с «Донаэродорстроем», корректировка ПСД, проведение торгов и заключение контракта с новым подрядчиком.

«В любом случае эти работы должны быть синхронизированы с Федеральным дорожным агентством в части строительства развязки на 9 км федеральной трассы А-280. В настоящий момент ФДА проводит корректировку ПСД на строительство этой развязки», — отметили в ведомстве.

По информации **минтранса**, срок завершения строительства III очереди Северного обхода – 2021 год.

<https://www.kommersant.ru/doc/4251816>

## **КОММЕРСАНТЪ; КРИСТИНА ФЕДИЧКИНА; 2020.12.02; ВАСИЛИЙ ГОЛУБЕВ ВОЗЛОЖИЛ НА МИНТРАНС ВИНУ ЗА ОСТАНОВКУ СТРОИТЕЛЬСТВА СЕВЕРНОГО ОБХОДА**

Губернатор Ростовской области Василий Голубев прокомментировал срыв сроков строительства Северного обхода Ростова-на-Дону. На совещании по вопросу строительства транспортного кольца вокруг города он заявил, что ответственность за принятие проектной документации с ошибками несет **министерство транспорта** региона. Как писал “Ъ-Юг” ранее, АО «Донаэродорстрой» потребовало в суде расторжения контракта с региональным **минтранс**ом на строительство одного из трех участков автомобильной дороги «Северный обход Ростова». Намерение разорвать контракт стоимостью 1,2 млрд руб. мотивировано тем, что **минтранс** не смог вовремя устранить ошибки в проектной документации, что привело к срыву установленных документом сроков строительных работ.

Позже в **минтрансе** Ростовской области пояснили, что завершению работ по строительству автодороги «Северный обход Ростова-на-Дону» на участке от шоссе на Новошахтинск до трассы А-280 Ростов-Таганрог помешали проблемы с выносом из зоны строительства и переустройством инженерных коммуникаций (двух высоковольтных линий электропередач, трех ниток магистральных газопроводов и одного нефтепровода).

На совещании **министр транспорта** Ростовской области Андрей Иванов заверил, что проект в скором времени откорректируют и работы будут продолжены. Василий Голубев в свою очередь отметил, что принятие проекта с ошибками — вина **минтранса**, и впредь власти не должны такого допускать. «Мы же за проект заплатили, друзья. Теперь его нужно корректировать, а почему? Что, не было известно о прохождении там нефтепровода, газопровода и линий электропередач? Это что, секрет или так глубоко закопали, что мы об этом не знали? Вы не разбираетесь в ситуации, более того — безответственно относитесь к проектированию. После того, как закончилось составление проекта, корректировки в принципе не должно быть. Что вы, закладываете какой-то дополнительный заработок подрядчику? Вы же завтра придете ко мне с удорожанием проекта, и не на 10 млн руб., а на сотни млн руб. А где взять-то? Трудности своими руками создаете, потом предлагаете проекты с великими перерасходами», — сказал губернатор. Он поручил господину Иванову разобраться с вопросом и проанализировать компетентность сотрудников министерства.

<https://www.kommersant.ru/doc/4252037>

На ту же тему:

<https://rostov.rbc.ru/rostov/12/02/2020/5e43c4a19a7947a71908c8ff>

## **ТАСС; 2020.12.02; СТРОИТЕЛЬСТВО КОЛЬЦЕВОЙ ДОРОГИ ВОКРУГ РОСТОВА-НА-ДОНУ ОБОЙДЕТСЯ В 190 МЛРД РУБЛЕЙ**

Объем финансирования строительства кольцевой дороги вокруг Ростова-на-Дону - Ростовского транспортного кольца - составит не менее 190 млрд рублей, большую часть этой суммы составляют средства федерального бюджета, сообщил в среду на заседании в правительстве региона **министр транспорта** Ростовской области Андрей Иванов.

«На реализацию такого масштабного проекта (Ростовского транспортного кольца) требуются значительные финансовые ресурсы. Это не менее 190 млрд рублей, в том числе средства федерального бюджета в сумме 126 млрд рублей и средства областного бюджета порядка 64 млрд рублей. Большая часть этих средств уже есть, работы в этом направлении уже ведутся», - сказал Иванов.

По словам Иванова, наиболее сложной частью в реализации проекта стало строительство третьей очереди Северного обхода города Ростова-на-Дону, который соединит федеральные трассы М-4 «Дон» и А-280 «Ростов-на-Дону - Таганрог» в обход села Чалтырь, протяженность участка составляет 12,8 км. «Препятствием для своевременного завершения работ стали проблемы с выносом из зоны строительства инженерных коммуникаций - двух высоковольтных линий электропередачи, трех ниток газопровода и одного нефтепровода», - пояснил Иванов.

Министр отметил, что ведомство предложило подрядчику продолжить работы до территории переустройства, однако он, в свою очередь, обратился в Ростовский арбитражный суд с требованием расторгнуть контракт.

«По результатам судебных процедур работа будет продолжена либо этим подрядчиком, либо, в случае расторжения контракта и после корректировки проектной документации, по объекту вновь будут проведены торги для определения подрядчика на оставшийся объем», - заверил Иванов.

По словам губернатора региона Василия Голубева, проектирование Ростовского транспортного кольца должно быть полностью завершено в 2021 году. «Создание Ростовского транспортного кольца является одной из важных среднесрочных задач. И как бы она ни была сложна, **Минтранс** должен понимать, что проектирование должно быть завершено не позднее 2021 года», - сказал Голубев.

О проекте

**Минтранс** РФ поддержал идею властей Ростовской области о необходимости строительства обходной кольцевой дороги вокруг Ростова-на-Дону осенью 2016 года. Ростовское транспортное кольцо представляет собой маршрутную сеть, состоящую из федеральных, региональных и местных автомобильных дорог, которые должны избавить Ростов-на-Дону от загруженности транзитным транспортом, обеспечить удобные въезды и выезды из города в различных направлениях.

Завершение строительства объектов Ростовского транспортного кольца запланировано на 2024 год. Помимо строительства обходов Ростова-на-Дону и Аксая проект включает ряд объектов транспортной инфраструктуры, в том числе многоуровневую развязку на проспекте Шолохова и путепровод на улице Малиновского в Ростове-на-Дону.

<https://tass.ru/ekonomika/7747875>

## **ТАСС; 2020.12.02; ВЛАСТИ ДАГЕСТАНА ВЫДЕЛИЛИ 90 МЛН РУБЛЕЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВО СБОРНЫХ МОСТОВ В 2020 ГОДУ**

Власти Дагестана выделили 90 млн рублей на строительство сборных автомобильных мостов в 2020 году, сообщил в среду глава Дагестана Владимир Васильев на заседании Ассоциации "Совет муниципальных образований Республики Дагестан" в Махачкале.

"Мы - страна гор, нам нужно где-то 100 мостов, чтобы нормально приехать [куда-то], а не объезжать десятки километров. <...> На сегодня мы выделили 90 млн рублей [на строительство сборных мостов]", - сказал глава региона.

По его словам, первый такой мост в прошлом году сделал выпускающий продукцию оборонного назначения Кизлярский электромеханический завод (ОАО "Концерн КЭМЗ"). "Он сделал первый мост в 37 метров. Это металлический мост за 6 млн рублей, по нему может ездить даже грузовой автомобиль. Что нам мешает построить такие мосты? Еще сделать цех по обслуживанию в горной части, где нет рабочих мест. И этот мост проверять, подкручивать, смазывать, подкрашивать. Такие мосты стоят десятилетиями", - заключил Васильев.

В декабре генеральный директор ОАО "Концерн КЭМЗ" Ибрагим Ахматов сообщал ТАСС, что в 2019 году по предложению главы Дагестана изготовили и поставили ГУ МЧС по республике первый сборный автомобильный мост. Он быстро и легко собирается из отдельных элементов и может использоваться как временный, а при необходимом обслуживании - и как постоянный. Ахматов сообщил, что в 2020 году предприятие планирует поставить ГУ МЧС по Дагестану порядка 15 сборных автомобильных мостов.

Ибрагим Ахматов также отметил, что потребность в подобных мостах, которые можно собрать в короткие сроки, только в Дагестане составляет около 100 штук. В горах региона очень много мостов, которые сносятся ливнями и селевыми потоками, люди остаются без сообщения с внешним миром, поэтому глава республики предложил ОАО "Концерн КЭМЗ" поработать в этом направлении.

<https://tass.ru/ekonomika/7744511>

## **ПОДМОСКОВЬЕ СЕГОДНЯ; 2020.12.02; ПУТЕПРОВОД В РАМКАХ РЕПИНСКОЙ РАЗВЯЗКИ НАЧАЛИ СТРОИТЬ В ХИМКАХ**

Работы по строительству путепровода в рамках репинской развязки стартовали в Химках, передает пресс-служба подмосковного **Минтранса**. Развязка на пересечении Ленинградского шоссе и улицы Репина будет построена в рамках исполнения поручения президента РФ Владимира **Путина**.

Главная задача проекта – связать старую и новую части города. Рабочее движение по основному ходу развязки с временными съездами планируется запустить к концу текущего года. Это позволит местным жителям пользоваться путепроводом через Ленинградское шоссе.

Протяженность основного хода составит 0,8 километра с путепроводом протяженностью около 160 метров. Число полос движения по основному ходу составит от двух до пяти, расчетная скорость – семьдесят километров в час. На путепроводе оборудуют освещение. На развязке построят тротуары и установят светофоры.

Строительство развязки позволит обеспечить транспортную доступность промышленной части Химок – это может привести к росту числа рабочих мест до двадцати восьми тысяч и к приросту населения.

<https://mosregtoday.ru/econbiz/puteprovod-v-ramkah-repinskoj-razvyazki-nachali-stroit-v-himkah/>

## **ТАСС; 2020.12.02; В ПЕТЕРБУРГЕ СОКРАТЯТ ЧИСЛО МАРШРУТОВ НАЗЕМНОГО ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА**

Власти Санкт-Петербурга планируют сократить число маршрутов наземного общественного транспорта с 739 до 561 в рамках реформы, сообщил журналистам в среду вице-губернатор города Максим Соколов.

Реформа (новые правила вступят в силу 15 июля 2020 года) призвана повысить качество транспортного обслуживания жителей города, в том числе за счет обновления парка автобусов, отказа от маршрутных такси и полного перехода на регулируемый тариф. Это позволит пассажирам использовать льготные проездные билеты на всех видах городского общественного транспорта. Также реформа исключит из сети дублирующие маршруты, когда один маршрут обслуживают коммерческий и городской перевозчики.

"С середины июля будет разыграно 18 лотов на обслуживание 131 коммерческого маршрута сроком на пять лет, в рамках новых контрактов перевозчики закупят 900 новых автобусов. До июля 2021 года будут разыграны оставшиеся 24 лота на обслуживание 233 маршрутов. Общая стоимость лотов составит около 11,2 млрд рублей", - сказал Соколов. Оставшиеся 197 маршрутов останутся под управлением городских перевозчиков "Пассажиравтотранс" и "Горэлектротранс".

Всего транспортным компаниям потребуется приобрести около 2,6 тыс. автобусов не старше 2018 года выпуска. Из них 1,8 тыс. будут большой вместимости. Новый транспорт должен быть приспособлен для инвалидов, пожилых людей или пассажиров с детскими колясками, а также оборудован кондиционером и средствами комплексной информационной системы управления городским и пригородным пассажирским транспортом. Также во всех автобусах станет возможна оплата проезда любыми видами банковских карт. Сохранятся все виды льгот на проезд и скидки по проездным билетам длительного пользования.

До вступления в силу новых правил перевозки наземным общественным транспортом в Петербурге осуществляют 16 коммерческих компаний.

<https://tass.ru/ekonomika/7746651>

## **ТАСС; 2020.12.02; ВЛАСТИ СЕВАСТОПОЛЯ ПЛАНИРУЮТ НА ТРЕТЬ ОБНОВИТЬ ПАРК ГОРОДСКИХ РЕЙСОВЫХ КАТЕРОВ**

Правительство Севастополя планирует закупить новые катера для городских маршрутов, обновив тем самым парк более чем на 30%, сообщили ТАСС в городском департаменте финансов.

В Севастополе в разные районы города зачастую добираются по морю, так как эта дорога занимает меньше времени, чем по суше. В июне 2019 года городские власти объявили, что впервые за несколько десятилетий планируется обновить парк городских катеров, связывающих разные районы по берегу Севастопольской бухты, а также курсирующих до отдаленных пляжей летом.

"Планируется поставка пяти пассажирских катеров с целью осуществления морских пассажирских перевозок на четырех пассажирских линиях: Город - Северная, Артиллерийская бухта - Радиогорка, Город - Инкерман, Город - Голландия", - говорится в ответе на официальный запрос ТАСС.

Отмечается, что сейчас перевозки выполняются на катерах 1979-1982 годов постройки с высоким процентом износа, обусловленным длительным использованием. "Доля обновления пассажирских катеров после поставки [новых судов] составит 35%", - уточняется в документе.

В материалах на сайте госзакупок сообщается, что в рамках программы некоммерческого лизинга наземного и морского пассажирского транспорта пять катеров необходимо поставить в Севастополь до 1 мая 2022 года. Общая стоимость контракта - 1,245 млрд рублей. Заказчиком работ выступило ПАО "Государственная транспортная лизинговая компания". Исполнителями выбраны АО "ЦКБ "Нептун" (Санкт-Петербург), ЗАО "Нефтефлот" (Самара) и АО "Судостроительный завод "Вымпел" (Ярославская область).

<https://tass.ru/obschestvo/7745847>

## **ВЕДОМОСТИ; ГАЛИНА СТАРИНСКАЯ; 2020.13.02; РЖД ВЫСТАВИЛА НА ПРОДАЖУ 40% В ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ КОМПАНИИ; НАЧАЛЬНАЯ ЦЕНА ЭТОЙ ДОЛИ ТГК-14 – 2,3 МЛРД РУБЛЕЙ**

Компания «Энергопромсбыт» (51% принадлежит РЖД) выставила на продажу 39,81% акций ТГК-14, сообщил в среду Российский аукционный дом. Начальная цена – 2,3 млрд руб. Торги планируется провести 12 марта. К закрытию торгов на Московской бирже рыночная стоимость такого пакета выросла на 5,2% до 2,38 млрд руб.

«Купив блокирующий пакет акций, инвестор сможет принимать стратегические решения, касающиеся развития компании. Не исключено, что данный лот заинтересует других акционеров, так как для них это прекрасная возможность увеличить долю акций и усилить влияние в собрании акционеров», – приводит «Интерфакс» слова заместителя гендиректора дома Динары Усеиновой.

ТГК-14 создана 7 декабря 2004 г., она обеспечивает тепловой и электрической энергией потребителей на территории Забайкальского края и Бурятии. В состав ТГК-14 входят семь угольных теплоэлектростанций общей мощностью 649,57 МВт, их тепловая мощность – 3120,77 Гкал/ч.

РЖД приобрела долю в энергокомпании в 2008 г. совместно с группой ЕСН Григория Березкина, потом выкупила долю у партнера. Это делалось в надежде найти нового собственника, объяснял в 2012 г. возглавлявший тогда РЖД Владимир Якунин. В течение 2019 г. владельцем 24,98% в ТГК-14 стало ЗАО «УК «РВМ капитал», следует из отчетности энергокомпании. При этом с 24,89 до 9,96% снизился пакет УК «Тринфико», управляющей пенсионными резервами НПФ «Благосостояние» (РЖД прямо и через дочернюю структуру владеет 25,039% НПФ) и с 19,56 до 4,79% – доля «прочих акционеров». «РВМ капитал» контролируется бывшим советником Якунина Сергеем Орловым.

Владелец оставшихся 20,46% акций ТГК-14 неизвестен. Распоряжавшаяся ими УК «Трансфингруп» (39,8% контролируются НПФ «Благосостояние») продала эту долю, сообщила 12 февраля ТГК-14.

Монополия давно пытается продать долю в энергокомпании. РЖД покупала ее для электрификации Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей, но сейчас эти задачи выполняет ФСК, рассуждает старший аналитик АКРА Денис Красновский: «Игроков, которые могли бы купить этот актив, мало. Вероятно, они ждут, пока цена на него снизится. Критической необходимости в этом активе, по моему мнению, у потенциальных покупателей нет». ТГК-14 – непрофильный актив для РЖД, его управление и развитие



требует серьезных ресурсов, говорит начальник отдела инвестицией «БКС брокера» Нарек Авакян. Он отмечает, что в этот раз монополия продает актив через схему голландского аукциона (аукцион на понижение цены. – «Ведомости»), который позволит РЖД реализовать актив как можно быстрее, пусть и с некоторой уступкой в цене. Компания может стоить 4,5–5 млрд руб. без учета долговых обязательств, пакет РЖД – 1,5–2 млрд руб., считает Авакян.

«Мы покупали ТГК-14, когда не было альтернативных дублирующих поставщиков электроэнергии для восточного полигона (так в РЖД называют совокупность Красноярской, Восточно-Сибирской, Забайкальской и Дальневосточной железных дорог. – «Ведомости»). Сейчас программа, которую проводят ФСК, «Россети» в этой части, абсолютно адекватна – там все обеспечено. Поэтому для нас [ТГК-14] становится непрофильным, ищем точку выхода». 29 января (цитата по «Интерфаксу»)

Андрей Старков

заместитель гендиректора РЖД

В отчете за 2018 г. компания отмечала значительный износ основных фондов и недостаток инвестиций для замещения выбывающего оборудования при возрастающем спросе на энергию. Компания должна обновить 167 МВт по договорам о предоставлении мощности (ДПМ), которые гарантируют доходность инвестиций в 14%. Новый ДПМ увеличит привлекательность актива, говорят опрошенные «Ведомостями» эксперты. Но принципиально на решение о покупке это не повлияет, считает Красновский.

Проявлял ли кто-то интерес к покупке доли РЖД в ТГК-14 и какую сумму предполагается выручить от ее продажи, представитель монополии не сказал. Представитель ТГК-14 не ответил на запрос «Ведомостей».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/02/12/822868-rzhd>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4252052>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.12.02; РЖД СНИЗЯТ НАГРУЗКУ НА ТАЙШЕТ, УДЛИНИВ ПОЕЗДНЫЕ «ПЛЕЧИ» ПРИ ВЫХОДЕ С ЗАПАДНОГО БАМА НА ТРАНССИБ**

ОАО «РЖД» начало обкатку локомотивных бригад для работы по новой технологии на участке Вихоревка - Нижнеудинск (Транссиб, Иркутская область), сообщает корпоративное издание РЖД.

«На новом «плече» локомотивщики из Вихоревки будут вести поезд через станцию Тайшет без остановки для смены бригады или локомотива. Это повысит пропускную способность линии и снизит нагрузку на станцию Тайшет», - пишет издание.

Как отмечается, возможность водить поезд по длинному плечу Вихоревка - Нижнеудинск появилась после того, как в конце 2019 года на сортировочной станции Вихоревка была запущена в эксплуатацию нечетная горочная система. В результате перерабатывающая способность станции увеличилась на 30% и превысила 1,3 тыс. вагонов в сутки.

«Интенсивность движения поездов по участку Вихоревка - Нижнеудинск зависит от того, сколько горка будет выдавать поездов, подстроимся под эти потребности», - цитирует издание начальника отдела эксплуатации Восточно-Сибирской дирекции тяги Анатолия Зелинского.

По его словам, согласно предварительным расчетам, если ежедневно по участку будет проводиться 10 поездов, это повысит производительность локомотивов на 0,2%, а для работы потребуется на одну машину меньше.

По словам Зелинского, работа на длинных тяговых плечах стала приоритетом для дирекции. С лета 2019 года, к примеру, активно используется плечо Вихоревка - Иланская протяженностью 407 км. В этом случае вихоревские локомотивные бригады также «минуя станцию Тайшет «на проход».

Технология работы на удлиненных плечах применяется и на 473-километровом участке Слюдянка - Петровский Завод: ежедневно на этом плече работают пять-шесть бригад.

Машинисты грузового движения из депо Улан-Удэ и Иркутск-Сортировочный освоили плечо Улан-Удэ - Иркутск, что позволило облегчить пропуск поездов через станцию

Слюдянка-1. Эти предприятия также ежедневно отправляют в поездку по пять локомотивных бригад.

## **RNS; 2020.12.02; РЖД ОБСУЖДАЮТ ВОПРОС СТРОИТЕЛЬСТВА ВСМ МОСКВА — МИНСК**

Решение по проекту ВСМ Москва — Минск может быть принято в этом году, заявил глава РЖД Олег Белозеров в ходе выступления на пленарной сессии Совета Федерации.

«А вот высокоскоростное движение.. Сейчас ведется обсуждение. я знаю, этот вопрос и рамках межпарламентской ассамблеи поднимался. Мы как раз сейчас проговариваем, смогут ли экономические показатели дать нам возможность двигаться высокоскоростным движением. Я думаю, в течение года мы на этот вопрос найдем ответ», — заявил глава холдинга, отвечая на вопрос о возможности строительства ВСМ Москва — Минск через Смоленск.

Ранее бывший премьер-министр России **Дмитрий Медведев** не исключал возможности открытия ВСМ Москва — Минск.

<https://rns.online/transport/RZHD-obsuzhdayut-vopros-stroitelstva-VSM-Moskva--Minsk-2020-02-12/>

## **ТАСС; 2020.12.02; РЖД В ТЕЧЕНИЕ НЕСКОЛЬКИХ НЕДЕЛЬ ЗАКЛЮЧАТ ДОГОВОР НА ПРОЕКТИРОВАНИЕ ВСМ МОСКВА - САНКТ-ПЕТЕРБУРГ**

«Российские железные дороги» в течение нескольких недель планируют заключить договор на проектирование высокоскоростной магистрали Москва - Санкт-Петербург, сообщил на заседании Совета Федерации глава холдинга Олег Белозеров.

«В ближайшие несколько недель мы заключим договор на проектирование. Мы планируем, что два с половиной года у нас уйдет на проектирование. И в 2026–2027 годах появится высокоскоростная магистраль Москва - Санкт-Петербург», — сказал он.

Ранее Белозеров сообщал журналистам, что РЖД считают целесообразным начать строить в 2020 году ВСМ Москва — Нижний Новгород, для которой проектная документация уже готова. Строительство всей линии Санкт-Петербург — Москва — Нижний Новгород планируется завершить в 2026 году.

В апреле 2019 году президент РФ **Владимир Путин** поддержал идею проектирования ВСМ Москва — Санкт-Петербург. Стоимость строительства высокоскоростной магистрали предварительно оценивается в 1,5 трлн рублей, говорил занимавший тогда пост вице-преьера РФ **Максим Акимов**.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/rzd-v-techenie-neskolkih-nedel-zaklucat-dogovor-na-proektirovanie-vsm-moskva---sankt-peterburg>

## **ТАСС; 2020.12.02; ВСЖД НАПРАВИТ БОЛЕЕ 41 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ Ж/Д ПЕРЕЕЗДОВ В 2020 ГОДУ**

На модернизацию железнодорожных переездов Восточно-Сибирская железная дорога (ВСЖД, филиал ОАО "РЖД") направит в 2020 году 41,5 млн рублей, следует из сообщения магистрали.

Капитальный ремонт будет произведен на участках Ангасолка - Слюдянка (5,3 тыс. км), Иркутск-Сортировочный - Нефтебаза и на станции Анзеби (294 км).

Также на 20 переездах будут модернизированы системы освещения и автоматической светофорной сигнализации.

<https://tass.ru/ekonomika/7741631>

## **ТАСС; 2020.12.02; В ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ПОСТРОЯТ НОВУЮ Ж/Д ВЕТКУ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ**

В Ленинградской области построят новую железнодорожную линию общего пользования Лосево-Каменногорск, которая разгрузит Октябрьской железной дороге (ОЖД, филиал ОАО «РЖД») направление на порт Высоцк, говорится в публикации газеты «Гудок».

На прошлой неделе Главгосэкспертиза России выдала положительное заключение по проектно-сметной документации на строительство линии. Проектировщиком ветки является ЗАО «Стройпутыинвест».

По словам руководителя пресс-службы Главгосэкспертизы России Анны Ковалевой, основу грузопотока в направлении Каменногорска составят внешнеэкономические грузы: нефть, уголь, а также лесные грузы. В обратную сторону перевозят обычно грузы местного района тяготения, добавила она.

Ковалева отметила, что, в соответствии с проектными решениями, поезда должны идти по маршруту Ручьи - Сосново - Лосево - Каменногорск и далее на Выборг - Высоцк - Приморск, Светогорск и Бусловскую.

В публикации отмечается, что, согласно документам Главгосэкспертизы, в проекте предусмотрено строительство обгонных пунктов Дружное и Озерское.

Руководитель технического отдела Дирекции управления движением Октябрьской железной дороги Олег Титов рассказал изданию, что РЖД планируют еще один участок в северо-восточный обход: Павлово-на-Неве - Сосново.

<https://tass.ru/ekonomika/7741535>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.12.02; МАТВИЕНКО ПРИЗВАЛА ОТКАЗАТЬСЯ ОТ КОВРОВЫХ ДОРОЖЕК В ПОЕЗДАХ**

Спикер Совфеда Валентина Матвиенко предлагает убрать из пассажирских вагонов ковровые дорожки, которые не соответствуют современным требованиям и собирают пыль.

«Надо уходить от устаревших стандартов и нормативов. Например, ковровые дорожки в вагонах. Когда-то это был символ престижа и качества, но это пылесборники. И зачем сегодня эти «брежневские» дорожки в вагонах? Есть стильные, красивые и удобные в обслуживании материалы. От дорожек давно стоит отказаться, и я уверена, что эта задача РЖД по плечу», - сказала спикер на пленарном заседании палаты в среду по итогам выступления главы РЖД Олега Белозерова.

Матвиенко также отметила, что необходимо наладить инфраструктуру станций, железнодорожных переездов и вокзалов. «Есть еще остановочные пункты без нормальных платформ. Есть вокзалы, которые ассоциируются с антисанитарией и преступностью. Мечтаю, чтобы каждый вокзал был чистым до стерильности», - сказала сенатор.

<https://ria.ru/20200212/1564591103.html>

### **ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.13.02; КАК «ПОБЕДА» ПРОБИЛАСЬ В ЛИДЕРЫ; ВОПРЕКИ ОЖИДАНИЯМ, ЛОУКОСТЕР НЕ ТОЛЬКО ПРИНОСИТ ПРИБЫЛЬ, НО И БЫСТРО НАРАЩИВАЕТ ПАССАЖИРОПОТОК**

Лоукостер «Победа» в январе 2020 г. стал третьим в России по количеству перевезенных пассажиров – 923 000 человек. Все говорит за то, что в тройке лидеров «Победа», которой в декабре 2019 г. исполнилось только пять лет, очень надолго. Ни у одной авиакомпании в стране даже планы роста не позволят обогнать единственного российского лоукостера. Успешность проекта не оспаривает никто. Больше пассажиров теперь возят только сам «Аэрофлот» (владелец «Победы») и S7 Airlines.

Лоукостера «Аэрофлот» создал в 2014 г. по поручению Владимира **Путина**. Под этот проект национальный перевозчик пролоббировал введение в России невозвратных билетов – пожалуй, это была самая важная положительная новация в регулировании отрасли за многие-многие годы.

Тогда было распространено мнение, что лоукостер станет незначительным и убыточным приложением «Аэрофлота», а изначально доброе намерение президента, как всегда, обернется потерями потребителей. Невозвратные билеты ввели, авиакомпании – и прежде всего «Аэрофлот» – начали на них наживаться. А будут ли билеты лоукостеров дешевыми и хватит ли их на всех желающих – вопрос.

В России ранее было две попытки создать авиалоукостер. Sky Express так и не стала заметно дешевле конкурентов и разорилась. Avianova была дешевой, но разорилась гораздо быстрее, всего за пару лет. «Победа» же уже шестой год неизменно растет и

остаётся ценовым лидером: с направлений, на которые выходит лоукостер, конкуренты уходят или как минимум снижают цены на билеты.

О разорении речи тоже нет. Уже в первый полный год работы – 2015-й – «Победа» вышла на прибыль, пусть и небольшую, а в 2016–2018 гг. суммарно получила уже порядка 7 млрд руб. чистой прибыли и в 2019 г. тоже будет прибыльной. Вся российская авиация в сумме глубоко и неизменно убыточна много лет.

Есть мнение, что лоукостера держит на плаву тайная финансовая поддержка «Аэрофлота». Топ-менеджеры «Аэрофлота» и «Победы» неоднократно это опровергали. «Победа» эффективна сама по себе, объясняют они, благодаря максимальному налету судов, самой высокой среди регулярных авиакомпаний загрузке, умению выбить из аэропортов огромные скидки на наземное обслуживание.

Популярность «Победы» позволяет ей шантажировать даже крупнейшие аэропорты. Нет скидок? До свидания! Полетим в другое место, спрос есть везде. «Победа» уходила, не договорившись о тарифах, из аэропортов Сочи и Краснодара. В марте 2020 г. уйдет из Ростова-на-Дону и Самары.

Не может губернатор Санкт-Петербурга Александр Беглов приструнить пограничников, чтобы они не задерживали международные рейсы бессмысленными осмотрами самолетов в «Пулково»? ОК, не будет международных рейсов из второго крупнейшего и богатейшего города страны.

Все это, а также высокая производительность труда и экономия на всем позволяют работать с прибылью. Например, офис «Победы» находится (и это говорят сами сотрудники лоукостера) на выселках – на московской станции метро «Румянцево». Зато рядом с базовым аэропортом «Внуково». На класс А офис никак не тянет. Московские штаб-квартиры четырех авиакомпаний из топ-10, где мне доводилось бывать, расположены в куда более престижных местах, да и обставлены побогаче. В собственности лоукостера только один корпоративный автомобиль без водителя и т. д.

«Аэрофлот» планирует, что в 2023 г. «Победа» перевезет 25–30 млн человек. В 2019 г. было 10,3 млн. Такой серьезный рост скорее всего позволит «Победе» обойти даже S7. Правда, лоукостера серьезно подводит Boeing: «Победа» никак не получит 13 самолетов 737 Max, полеты которых запрещены во всем мире уже почти год. Замену им найти тяжело. Например, в 2020 г. вместо Max «Победа» получит только четыре Boeing 737 NG от сестринской авиакомпании «Россия».

<https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2020/02/13/822924-pobeda-probilas>

## **ТАСС; 2020.12.02; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ ВВЕСТИ КВОТУ ДЛЯ МЕСТНЫХ ЖИТЕЛЕЙ НА АВИАРЕЙСАХ МЕЖДУ КОЛЫМОЙ И МОСКВОЙ**

**Минтранс** предложил ввести квоту для жителей Магаданской области на авиарейсах, которые курсируют между этим регионом и Москвой, гарантировав места в самолетах на этом направлении по плоским тарифам для местных жителей. Об этом сообщил ТАСС во вторник губернатор Магаданской области Сергей Носов.

**Замминистра** транспорта РФ Александр **Юрчик** в среду сообщил, что новые правила применения «плоских» тарифов «Аэрофлота» при перелетах на Дальний Восток могут протестировать в Магаданской области. По его словам, сейчас **Минтранс** и Минвостокразвития готовят предложения по новой системе «плоских» тарифов. В конце октября 2019 года в ходе совещания с участием вице-преьера - полпреда президента РФ в Дальневосточном федеральном округе Юрия Трутнева губернатор Колымы Сергей Носов сообщил, что до 70% билетов в регион по плоским тарифам используют вахтовики, которые летают шесть раз в год, тогда как жители региона - по одному-два раза.

«Мы получили предложение от **Минтранса** по введению квот на рейсах Магадан - Москва - Магадан: не менее 40% по плоским тарифам на каждый рейс, 30% - по субсидированным билетам, оставшийся емкостной ресурс в 30% - по коммерческим тарифам. Таким образом, фактически 70% мест в самолете на каждом рейсе будут за колымчанами. Но тогда никто больше не сможет приобрести билеты по привлекательным тарифам. Это может относиться к родственникам, друзьям, знакомым, колымчанам-

ветеранам, которые уехали, но иногда хотят вернуться и повстречаться с друзьями», - сказал Носов.

Он уточнил, что окончательное решение должно быть принято с учетом мнений жителей региона. По словам губернатора, на 2019 год **Минтранс** подтвердил количество билетов по «плоским» тарифам в объеме 2019 года плюс 1 тыс. билетов, также есть договоренность о том, что при необходимости будет организован дополнительный рейс.

«Плоский» тариф подразумевает фиксированную стоимость авиабилета, которая не меняется в зависимости от близости к дате вылета на момент покупки билета, уровня спроса и других факторов. Как заявил **Владимир Путин** на большой пресс-конференции в четверг в ответ на вопрос представительницы Камчатского края, программа «плоских» тарифов на авиабилеты на Дальний Восток, реализуемая группой «**Аэрофлот**», отменена не будет. Практику также могут расширить на другие регионы, которые сейчас в программу не входят.

<https://tass.ru/ekonomika/7740887>

## **ТАСС; 2020.12.02; ИЛЮХИН: ИНОСТРАННЫЕ КОМПАНИИ ИНТЕРЕСУЮТСЯ МОДЕРНИЗАЦИЕЙ ГЛАВНОГО АЭРОПОРТА КАМЧАТКИ**

Несколько иностранных компаний заинтересованы в строительстве нового аэропортового комплекса Петропавловск-Камчатский (Елизово) в Камчатском крае. Об этом сообщил в среду на пресс-конференции журналистам глава региона Владимир Илюхин.

В декабре 2019 года правительственная комиссия по транспорту утвердила инвестпроект по строительству нового терминала аэропорта Петропавловска-Камчатского. Планируется построить аэровокзальный комплекс площадью не менее 44 тыс. кв. м, включающий пассажирский терминал площадью не менее 31 тыс. кв. м и гостиницу. Реализацию проекта по строительству и развитию объектов инфраструктуры аэропорта Петропавловск-Камчатский будет осуществлять холдинг "Аэропорты Регионов" за счет собственных и привлеченных средств в объеме 12,6 млрд рублей. При этом Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года предусматривает строительство аэродромной инфраструктуры под новый пассажирский терминал за счет федеральных средств в размере 2,5 млрд рублей.

"Несколько дней назад стартовала презентация, связанная с подбором строителей <...> В самое ближайшее время будет решен вопрос с подбором строителей. Рассматриваются несколько иностранных компаний, которые готовы сюда зайти и строить", - сказал Илюхин.

В январе УК "Аэропорты Регионов" сообщала, что ключевым требованием к участникам отбора генподрядчика по строительству нового аэропортового комплекса является опыт строительства объектов недвижимости общей стоимостью не менее 7,5 млрд рублей и суммарной площадью не менее 50 тыс. кв. м.

"В 2022, 2023 году [ожидаем] появление нового терминала", - сказал Илюхин.

Главный аэропорт Петропавловска-Камчатского (Елизово) входит в холдинг "Аэропорты Регионов", обеспечивает регулярное авиасообщение Камчатского края с городами России. Также из аэропорта выполняются местные рейсы в населенные пункты Камчатского края и международные чартерные рейсы в Бангкок и Пхукет (Таиланд), Нячанг (Вьетнам), Осаку и Токио (Япония), сезонные регулярные рейсы в Анкоридж (США). В 2019 году пассажиропоток аэропорта Петропавловска-Камчатского вырос на 9%, до 759 тыс. человек. Ожидается, что в 2024 году пассажиропоток аэропорта после реконструкции должен вырасти почти до 900 тыс. пассажиров.

<https://tass.ru/ekonomika/7740453>

## **ТАСС; 2020.12.02; НОВЫЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ЗАЛ ПРИЛЕТА ОТКРЫЛИ В АЭРОПОРТУ БАРНАУЛА**

Аэропорт Барнаула начал эксплуатацию нового международного зала прилета, сообщает в среду пресс-служба Министерства транспорта Алтайского края.

"В международном аэропорту им. Г. С. Титова открыт новый павильон прилета для пассажиров международных воздушных линий. Строительство нового помещения для

выдачи багажа сжатые сроки. Первыми пассажирами, которые воспользовались новым павильоном, стали 235 пассажиров, прилетевших из Тайланда", - сообщает пресс-служба. В зале площадью 400 кв. м, что позволяет сделать пребывание удобным, установлена современная система обработки багажа. В министерстве отмечают, что благодаря новой технике и расширению площадей время обслуживания пассажиров сократится.

Как сообщал в ноябре 2019 года журналистам гендиректор авиапредприятия "Алтай" (эксплуатант комплекса аэропорта) Виталий Архипенко, оборудование нового павильона обошлось в сумму порядка 10 млн рублей. Он отказался уточнять стоимость нового объекта, однако отметил, что средства, затраченные на строительство, выделены по решению собственников из доходов авиапредприятия. Новый зал позволит исключить 20-25 минут ожидания пассажиров при прилете.

Аэропорт Барнаул в Алтайском крае в 2019 году впервые принял более 530 тыс. пассажиров, что стало для него рекордом. Рост пассажиропотока по сравнению с 2018 годом составил 5%. Аэропорт был построен в 1965 году. Собственниками авиапредприятия "Алтай", в структуру которого входит комплекс аэропорта, являются администрация Алтайского края и компания "Новаяпорт".

<https://tass.ru/sibir-news/7744139>

### **ТАСС; 2020.12.02; ПЕРВЫЙ АВИАРЕЙС ИЗ ОМСКА В СОЧИ ЗАПУСТЯТ В НАЧАЛЕ ИЮНЯ**

Авиакомпания Smartavia 6 июня 2020 года запустит первый рейс из Омска в Сочи, сообщается в среду на сайте аэропорта Омск-Центральный. Рейсы Омск - Сочи будут выполняться раз в неделю по субботам на самолетах Боинг 737-700.

"С 6 июня 2020 года Smartavia приступит к выполнению прямых рейсов в Сочи еженедельно по субботам. На данном маршруте будут эксплуатироваться воздушные суда Боинг 737-700", - говорится в сообщении.

В настоящее время прямые перелеты из Омска в Сочи не выполняются. В обратном направлении самолет будет вылетать в понедельник вечером.

Начальник управления транспорта Министерства строительства, транспорта и дорожного хозяйства Омской области Алексей Лазуткин уточнил ТАСС, что рейс в Сочи не будет субсидироваться правительством региона. "По нашим оценкам, это направление и так будет пользоваться популярностью среди жителей Омской области. Субсидирование требуется менее востребованным направлениям", - сказал он.

Ранее губернатор Омской области Александр Бурков рассказал ТАСС, что пассажиропоток аэропорта Омск-Центральный вырос в 2019 году на 24%. Всего было обслужено более 1,34 млн пассажиров. По словам главы региона, росту показателей способствовало значительное увеличение внутрироссийских пассажирских перевозок. Бурков отметил, что Омская область уделяет большое внимание развитию межрегиональных рейсов и субсидирует часть из них.

<https://tass.ru/ekonomika/7743495>