



## Ежедневный мониторинг СМИ

19 ФЕВРАЛЯ 2020

### СОДЕРЖАНИЕ

КОММЕРСАНТЬ; АЛЕКСАНДР ВОРОНОВ, АНАСТАСИЯ МАНУЙЛОВА, СЕРГЕЙ СТРОКАНЬ, АЛЕКСАНДР ЧЕРНЫХ; 2020.18.02; НЕ ПО КИТАЙ МЕНЯ; РОССИЯ ОСТАВЛЯЕТ ГРАЖДАНАМ КНР ТОЛЬКО ТРАНЗИТНЫЙ ВЪЕЗД .....	4
ИНТЕРФАКС; 2020.18.02; АЭРОФЛОТ ПРОДОЛЖИТ ПОЛЕТЫ В КИТАЙ, НЕСМОТРИ НА ПРИОСТАНОВКУ ВЪЕЗДА ГРАЖДАН КНР В РФ - ИСТОЧНИК..	6
РИА НОВОСТИ; 2020.18.02; ПУТИН УПРАЗДНИЛ ИЗБЫТОЧНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПО ЛИЦЕНЗИРОВАНИЮ АВИАПЕРЕВОЗОК.....	7
РИА НОВОСТИ; 2020.18.02; ГОЛИКОВА ПОРУЧИЛА ПРОРАБОТАТЬ ИДЕЮ «АСПИРАНТСКОГО ПРОЕЗДНОГО».....	7
ТАСС; 2020.18.02; АБАШИДЗЕ ЗАЯВИЛ, ЧТО ВСТРЕТИТСЯ С КАРАСИНЫМ В ПРАГЕ 19-20 МАРТА .....	7
КОММЕРСАНТЬ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2020.19.02; ГОСКОМПАНИИ НАУЧАТ ВЕСТИ СЕБЯ НА РЫНКЕ; ФАС НАСТАИВАЕТ НА УЖЕСТОЧЕНИИ КОНТРОЛЯ ИХ ЗАКУПОК.....	8
ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2020.19.02; ИНВЕСТИЦИИ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА В ИНФРАСТРУКТУРУ ОКАЗАЛИСЬ НА МИНИМУМЕ С 2015 ГОДА; ЧАСТНЫЕ ТОЖЕ СНИЖАЮТСЯ ИЗ-ЗА НЕОПРЕДЕЛЕННОСТИ РЕГУЛИРОВАНИЯ.....	9
ТАСС; 2020.18.02; ПЕРВУЮ ТРАССУ СО СКОРОСТЬЮ ДВИЖЕНИЯ ДО 110 КМ/Ч СОЗДАДУТ В СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ .....	10
ТАСС; 2020.18.02; ОКОЛО 130 КМ ТРАСС НА УРАЛЕ РАСШИРЯТ К 2021 ГОДУ ДО ЧЕТЫРЕХ ПОЛОС .....	11
РИА НОВОСТИ; 2020.18.02; В ОНФ НАЗВАЛИ БОЛЕЕ 750 ПОТЕНЦИАЛЬНО ОПАСНЫХ ДОРОГ В ШКОЛУ .....	11
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА СЕВЕРО-ЗАПАДА; 2020.18.02; СВЕТЛАНА ЦЫГАНКОВА; 2020.18.02; ПОЕДЕМ НА ТОМ, ЧТО ЕСТЬ; В ПЕТРОЗАВОДСКЕ ПАРК ТРОЛЛЕЙБУСОВ ИЗНОШЕН НА 70 ПРОЦЕНТОВ .....	12
КОММЕРСАНТЬ ПЕРМЬ; 2020.18.02; ПРИ РЕМОНТЕ ДОРОГ В ДОБРЯНКЕ И ГУБАХЕ ОБНАРУЖЕНЫ НАРУШЕНИЯ НА 87 МЛН РУБЛЕЙ.....	13
БМ24; 2020.18.02; А. КЛИМОВ: НАШ ВУЗ – ЛИДЕР ПО ТРУДОУСТРОЙСТВУ ВЫПУСКНИКОВ В СТРАНЕ.....	13
РИА НОВОСТИ; 2020.18.02; В ГД ВНЕСЛИ ПРОЕКТ О СПЕЦЗНАКЕ НА ЗАПРЕЩЕННЫХ ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ ЛЕКАРСТВАХ .....	14
ИНТЕРФАКС; 2020.18.02; ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ АГРЕГАТОРАХ ТАКСИ ВЕРНУЛИ АВТОРАМ.....	15
RNS; 2020.18.02; КАКИЕ НЕСТЫКОВКИ ЕСТЬ В НОВЫХ ШТРАФАХ ДЛЯ АВТОМОБИЛИСТОВ .....	15
ТАСС; 2020.18.02; ЭКСПЕРТ: СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ЧЕРЕЗ ЛЕНУ ПОТРЕБУЕТ НОВЫХ МЕР ПОДДЕРЖКИ МСП В ЯКУТИИ .....	16
ТАСС; 2020.18.02; ПРОЕКТНО-ИЗЫСКАТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ НАЧАЛИСЬ НА МЕСТАХ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА ЧЕРЕЗ ЛЕНУ В ЯКУТИИ .....	17
ТАСС; 2020.18.02; СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ЧЕРЕЗ РЕКУ ВИЛЮЙ В ЯКУТИИ ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАВЕРШИТЬ В 2025 ГОДУ .....	18

---

ИНТЕРФАКС; 2020.18.02; РОСАВТОДОР ВНОВЬ ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКА СТРОИТЕЛЬСТВА ТРАССЫ М5 В МОРДОВИИ, СНИЗИЛ ЦЕНУ ДО 18,7 МЛРД РУБ.....	19
КОММЕРСАНТЪ FM Н.НОВГОРОД; 2020.18.02; ПОДЗЕМНАЯ ЭКОНОМИКА; ТОЛЬКО ДВЕ ИЗ ПЯТНАДЦАТИ СТАНЦИЙ НИЖЕГОРОДСКОГО МЕТРО ПРИНОСЯТ ПРИБЫЛЬ.....	19
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.19.02; УЗНАЙ СВОЕ МЕСТО; ПАССАЖИРОВ ВЕРХНИХ И НИЖНИХ ПОЛОК УРАВНЯЛИ.....	20
ИНТЕРФАКС; 2020.18.02; ВETERАНЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ ПОЛУЧАТ ПРАВО НА ПОЖИЗНЕННЫЙ БЕСПЛАТНЫЙ ПРОЕЗД В ПОЕЗДАХ - БЕЛОЗЕРОВ.....	20
ИНТЕРФАКС; 2020.18.02; FESCO ЗАПУСТИЛА РЕГУЛЯРНЫЙ КОНТЕЙНЕРНЫЙ ПОЕЗД ИЗ НОВОСИБИРСКА В ХАБАРОВСК.....	21
ИНТЕРФАКС; 2020.18.02; СП С УЧАСТИЕМ РЖД МОЖЕТ ПОСТРОИТЬ ПО КОНЦЕССИИ ЛИНИЮ НА СЕВЕРО-ЗАПАД БАШКИРИИ - ВЛАСТИ.....	21
ТАСС; 2020.18.02; МИНСЕЛЬХОЗ ПРОСУБСИДИРУЕТ ТРАНСПОРТИРОВКУ 2,1 МЛН Т ЗЕРНА ИЗ ВОСТОЧНЫХ РЕГИОНОВ.....	22
ИНТЕРФАКС; 2020.18.02; РЖД НА ПРАЗДНИКИ В МАРТЕ НАЗНАЧАЮТ БОЛЕЕ 90 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ПОЕЗДОВ ДАЛЬНЕГО СЛЕДОВАНИЯ.....	22
ИНТЕРФАКС; 2020.18.02; КИТАЙ РАЗРЕШИЛ ПОСТАВКИ РОССИЙСКОЙ ПРОДУКЦИИ ЖИВОТНОВОДСТВА Ж/Д ТРАНСПОРТОМ - РОССЕЛЬХОЗНАДЗОР.....	23
ИНТЕРФАКС; 2020.18.02; Ж/Д КАЗАХСТАНА С 20 ФЕВРАЛЯ СНИМАЮТ ЗАПРЕТ НА ПРИЕМ УНИВЕРСАЛЬНЫХ ПЛАТФОРМ И ПОЛУВАГОНОВ.....	23
КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ИЛЬЯ УСОВ; 2020.19.02; «АРКТИКА» ТЕРЯЕТ МОЩНОСТЬ; АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ МОЖЕТ БЫТЬ СДАН С НЕИСПРАВНЫМ ДВИГАТЕЛЕМ.....	23
РИА НОВОСТИ; 2020.19.02; ТРУТНЕВ ПРЕДЛОЖИЛ ОБЯЗАТЬ СОБСТВЕННИКОВ ПОДНИМАТЬ ЗАТОНУВШИЕ СУДА.....	25
ПРАЙМ; 2020.18.02; ГОСДУМА ПРИНЯЛА ЗАКОН ОБ ОПРЕДЕЛЕНИИ ВОЗМОЖНОСТИ РАБОТЫ СУДОВ ПОД ИНОСТРАННЫМ ФЛАГОМ.....	25
ИНТЕРФАКС; 2020.18.02; «ВОЛЖСКОЕ ПАРОХОДСТВО» В 2020Г ПЛАНИРУЕТ ПЕРЕДЕЛАТЬ ЕЩЕ 3 ТАНКЕРА В СУХОГРУЗЫ.....	26
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.19.02; АВИАБИЛЕТЫ НА КАМЧАТКУ МОГУТ СИЛЬНО ПОДОРОЖАТЬ; ХОЛДИНГ ВЕКСЕЛЬБЕРГА В РАЗЫ ПОДНИМЕТ ТАРИФЫ В АЭРОПОРТУ ПЕТРОПАВЛОВСКА-КАМЧАТСКОГО.....	27
ТАСС; 2020.18.02; ПРОЕКТ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА ЛИПЕЦКА ПЛАНИРУЕТСЯ ПОДГОТОВИТЬ ДО КОНЦА 2020 ГОДА.....	28
ТАСС; 2020.18.02; ПРОЕКТ АРХИТЕКТУРНОГО ОБЪЕДИНЕНИЯ ТЕРМИНАЛОВ АЭРОПОРТА ВОЛГОГРАДА ПРОШЕЛ ГОСЭКСПЕРТИЗУ.....	28
ИНТЕРФАКС; 2020.18.02; АВИАКОМПАНИЯ «АЗИМУТ» НАМЕРЕНА ИСПОЛЬЗОВАТЬ АЭРОПОРТ МИНВОД КАК БАЗОВЫЙ - ВЛАСТИ.....	29
ТАСС; 2020.18.02; КРУПНЕЙШИЙ АВИАПЕРЕВОЗЧИК ЮГА РОССИИ ВДВОЕ СОКРАТИЛ НОРМУ БЕСПЛАТНОГО ПРОВОЗА РУЧНОЙ КЛАДИ.....	30
ИНТЕРФАКС; 2020.18.02; ПАССАЖИРОПОТОК «ДОМОДЕДОВО» В ЯНВАРЕ ВЫРОС ДВУЗНАЧНЫМИ ТЕМПАМИ ВПЕРВЫЕ ЗА 2,5 ГОДА.....	30
ТАСС; 2020.18.02; «АЭРОФЛОТ» В ИЮНЕ НАЧНЕТ ПОЛЕТЫ В ЯРОСЛАВЛЬ.....	31
ИНТЕРФАКС; 2020.18.02; ROYAL FLIGHT ПОЛУЧИЛА ДОПУСКИ НА РЕЙСЫ ИЗ ТРЕХ СИБИРСКИХ ГОРОДОВ В ПАТТАЙЮ, «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» - ИЗ КРАСНОЯРКА И ПЕРМИ В ЕРЕВАН.....	31

---

## Министерство транспорта РФ

---

ИНТЕРФАКС; 2020.18.02; S7 С 15 МАРТА ВОЗОБНОВИТ ПОЛЕТЫ ИЗ НОВОСИБИРСКА В АНАПУ .....	31
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.19.02; ТЯНЕМ ШТУРВАЛ НА СЕБЯ; В РОССИИ ЗАПУСТИЛИ НОВУЮ МОДИФИКАЦИЮ САМОЛЕТА SUKHOI SUPERJET 100 .....	32
ТАСС; 2020.18.02; «ГРАЖДАНСКИЕ САМОЛЕТЫ СУХОГО» СТАНУТ ФИЛИАЛОМ «ИРКУТА».....	32
ИНТЕРФАКС; 2020.18.02; СУД ПОДТВЕРДИЛ ЗАКОННОСТЬ ВЗЫСКАНИЯ С РОСАВИАЦИИ В ПОЛЬЗУ «ШЕРЕМЕТЬЕВО» 46 МЛН РУБЛЕЙ.....	33
ИНТЕРФАКС; 2020.18.02; ГТЛК ПОДАЛА ВТОРОЙ ИСК К «ИРАЭРО», ТРЕБУЕТ С ПЕРЕВОЗЧИКА 141 МЛН РУБЛЕЙ .....	33

## ПУБЛИКАЦИИ

### **КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСАНДР ВОРОНОВ, АНАСТАСИЯ МАНУЙЛОВА, СЕРГЕЙ СТРОКАНЬ, АЛЕКСАНДР ЧЕРНЫХ; 2020.18.02; НЕ ПО КИТАЙ МЕНЯ; РОССИЯ ОСТАВЛЯЕТ ГРАЖДАНАМ КНР ТОЛЬКО ТРАНЗИТНЫЙ ВЪЕЗД**

Правительство РФ пошло на беспрецедентный шаг, запретив в связи с распространением коронавируса въезд в страну большинства китайских граждан. Ограничения вводятся с 20 февраля для туристов, студентов, работников из КНР и лиц, собирающихся в РФ с частным визитом. Опрошенные “Ъ” эксперты не помнят таких тотальных запретов, китайские дипломаты удивлены, что решение принято «в момент, когда число заболевших пошло на спад». Бизнес пока не высказывает серьезных опасений, но на востоке РФ проблема с рабочей силой может встать достаточно остро, особенно в сельском хозяйстве и на стройках.

#### Дипломаты в растерянности

Распоряжение о приостановке въезда в РФ граждан КНР в частных, учебных, туристических целях и для осуществления трудовой деятельности подписал премьер Михаил Мишустин. В аппарате вице-премьера Татьяны Голиковой сообщили, что с полуночи 19 февраля приостанавливается прием документов, оформление и выдача приглашений гражданам Китая, а с 20 февраля перекрывается и въезд в Россию.

Решение принято на заседании правительственного оперативного штаба «в связи с ухудшением эпидемиологической обстановки в КНР и продолжающимся прибытием на территорию РФ граждан КНР». Как уточнили “Ъ” в аппарате Татьяны Голиковой, запрет не коснется пассажиров, следующих из Китая в другие страны через российские аэропорты. Прояснить судьбу служебных командировок и бизнес-визитов граждан КНР там не смогли, формально в документе это не упоминается.

Запрет касается только граждан КНР, то есть, например, находящиеся в Китае европейцы смогут въехать в Россию. По данным погранслужбы ФСБ, в 2019 году в РФ въехало 2,3 млн китайских граждан, в том числе 1,5 млн туристов и 321 тыс. человек с деловыми целями.

Случаи заражения коронавирусом COVID-19 с декабря 2019 года зафиксированы в 26 странах. Число умерших от вируса в Китае превысило 1,8 тыс. человек, заражены более 72 тыс. Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) признала эпидемию чрезвычайной ситуацией международного масштаба. 12 февраля в ВОЗ заявили, что ситуация стабилизировалась, но о спаде эпидемии говорить рано. В РФ COVID-19 диагностирован у двух человек (в Тюменской области и Забайкалье), оба они граждане КНР и уже выписаны из больниц.

Бывший замдиректора Федеральной миграционной службы РФ, президент фонда «Миграция XXI век» Вячеслав Поставнин не может вспомнить настолько тотальных запретов на въезд в Россию граждан какой-то одной страны. Бывший глава общественного совета при ФМС России и бывший замглавы ФМС Владимир Волох подтверждает, что раньше въезд закрывали лишь отдельным категориям граждан. «Но механизм отлажен. Постановление правительства доводится до **пунктов пропуска** на границах приказами ФСБ. Когда гражданин Китая прибывает в **пункт пропуска**, его не допускают в РФ», — уточнил господин Волох. По его мнению, в аэропортах вылета граждан КНР, скорее всего, даже не посадят на рейсы в РФ. Однако господин Поставнин не исключает, что граждане КНР все же смогут «просочиться» в Россию через сопредельные страны, например, Казахстан.

Запрет застал врасплох китайских дипломатов. «Решение принято в момент, когда число заболевших пошло на спад, поэтому не вполне понятно, какой логикой руководствовались российские власти, перекрывая все четыре маршрута», — говорит источник “Ъ” в дипломатических кругах.

«Официальная реакция Китая, судя по всему, будет сдержанной и обойдется без каких-либо ответных жестов», — отмечает директор Центра комплексного китаеведения МГИМО Алексей Воскресенский. — Но решение будет воспринято в Пекине с сожалением, особенно учитывая те огромные усилия, которые сегодня предпринимает китайская сторона, для того чтобы минимизировать ущерб от распространения коронавируса. Кроме того, ряд других стран, имеющих тесное авиасообщение с Китаем, не пошли на столь радикальные меры, как Россия, для которой КНР остается ведущим стратегическим партнером».

Основатель платформы «Серый Мокко», объединяющей носителей китайского языка в России, Фан Фэй (гражданин Китая) говорит, что китайские студенты учатся на всей территории страны — от Дальневосточного федерального университета до Калининградского. Господин Фэй утверждает, что студенты «с пониманием» относятся к решению правительства РФ, но считают время его объявления, «скажем так, негуманным». «Решение о приостановке объявили, когда в Китае поздняя ночь, люди спят. Если им надо успеть срочно вернуться в Россию, значит надо ночью ехать в аэропорт с надеждой, что там есть рейсы и билеты. Это просто нереально», — рассуждает он. По словам Фан Фэя, у китайских студентов в РФ новый учебный семестр сперва перенесли из-за вируса на середину февраля, затем — на 1 марта, а «теперь, получается, и эти билеты пропадут».

Уже после сдачи номера, в ночь на среду, пресс-служба Минобрнауки сообщила “Ъ”, что «российским вузам даны рекомендации продолжить с китайскими студентами обучение в дистанционном режиме». «Соответствующий приказ министра будет направлен руководителям образовательных учреждений», — подчеркнули в пресс-службе. Господин Фэй прокомментировал это распоряжение: «Необходимо продумать, на какой платформе будет осуществляться такой дистанционный режим обучения — ведь YouTube, WhatsApp, Facebook, и много чего еще не работают в Китае».

Проблемы с рабочей силой

Авиарейсы в Китай уже и без того серьезно сокращены. С 1 февраля между странами сообщение осуществляют только «Аэрофлот» и четыре китайские компании. Все они прилетают в Шереметьево. Соответственно, транзит может осуществляться только через этот аэропорт. В Шереметьево и «Аэрофлоте» ситуацию не комментируют. В ОАО РЖД “Ъ” уточнили, что последние поезда из Китая в Россию отменены еще 3 февраля, а китайских рабочих монополия не использует.

Турбизнес новый запрет фактически не затронет. Китай традиционно лидировал по въездному турпотoku в Россию, только за 2019 год отсюда приехало 1,49 млн путешественников. Но сейчас их уже почти не осталось: с 27 января власти самого Китая ограничили выезд туристов за пределы страны, а 1 февраля о приостановке возможности безвизовых туров объявили уже в России.

Сложнее ситуация с китайской рабочей силой. Шире всего ее используют на востоке РФ, но не только. Например, в Москве китайский концерн CRCC строит участок новой линии метро от станции «Коммунарка» до станции «Улица Генерала Тюленева» в рамках контракта, подписанного с АО «Мосинжпроект» (на 100% принадлежит мэрии Москвы). В начале февраля 2020 года вице-мэр Андрей Бочкарев сообщал, что в Москве работают 120 специалистов из Китая, «все они здоровы, на строительных площадках приняты все необходимые меры безопасности». Источник “Ъ” в мэрии уверяет, что заменить столько рабочих на время действия временного запрета «будет несложно». Он допускает, что часть работ выполнит персонал из других компаний-подрядчиков строительства метро.



Проблемы на востоке страны могут оказаться острее. В Еврейской АО, по данным местных СМИ, более половины рабочей силы, задействованной в агропромышленном секторе,— граждане КНР. По словам врио зампреда правительства региона Галины Соколовой, власти рассматривают вопрос замещения иностранной рабочей силы из КНР. Инвестор, который ведет достройку двух пятизвездочных отелей во Владивостоке, уже столкнулся с невозможностью привлечения китайских строителей. Представитель собственника гостиниц, ООО «Парк-отель «Бурдугуз», говорит, что для отделочных работ в зданиях нужно 500 специалистов из КНР. Но из-за ситуации с коронавирусом эти планы нарушились: «Мы начали прорабатывать альтернативные варианты привлечения рабочей силы из-за границы».

Около 2 тыс. специалистов из Китая предполагалось задействовать на строительстве объектов судостроительного комплекса «Звезда» в Приморье. Представитель «Звезды» заявил “Ъ”, что работники подрядной организации из КНР, задействованные на строительстве части объектов второй очереди, в течение последних трех месяцев постоянно находятся на территории Большого Камня и не покидали границы России, добавив, что «на ход строительства объектов ССК «Звезда» эпидемиологическая обстановка в КНР не повлияла».

В китайских компаниях, работающих в РФ, пока сохраняют спокойствие. Так, в Chery “Ъ” сообщили, что в январе и феврале отменили командировки сотрудников в Китай «в связи с ситуацией в стране», то есть возвращать никого не нужно. В начале февраля из КНР в РФ прилетели несколько сотрудников головного офиса Chery: сейчас они в профилактических целях находятся на двухнедельном карантине. Их зарплата сохраняется в полном объеме, так как «коллеги работают, используя удаленный доступ и различные каналы коммуникаций», добавили в компании.

В AliExpress, Huawei, Xiaomi отказались от комментариев, в Vivo не ответили на запрос. В части компаний при этом ссылаются на разницу во времени с головными офисами. Неофициально собеседники в китайских технологических компаниях пока не ожидают проблем, хотя в их российских офисах есть сотрудники из Китая. Источник в одной из них пояснил, что все китайские сотрудники российского офиса уже успешно вернулись в Россию после праздников на родине. В компании Oppo также подтвердили, что в российском офисе есть штатные китайские сотрудники, которые сейчас находятся в России по долгосрочным визам.

«Мы заранее предприняли все шаги для минимизации возможных неудобств, связанных с ограничениями по передвижению,— заявил старший вице-президент ZTE в России Тигран Погосян.— Проекты на территории России в основном осуществляются за счет привлечения локальных сотрудников. А китайские коллеги, кто непосредственно задействован в реализации проектов, также либо безвыездно находятся в России, либо уже прошли двухнедельный карантин». При необходимости привлечения дополнительных экспертов из Китая, добавил топ-менеджер, они смогут подключиться к работе удаленно. Он также заверил, что задержек поставок оборудования ZTE не ожидается.

<https://www.kommersant.ru/doc/4260102>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.18.02; АЭРОФЛОТ ПРОДОЛЖИТ ПОЛЕТЫ В КИТАЙ, НЕСМОТЯ НА ПРИОСТАНОВКУ ВЪЕЗДА ГРАЖДАН КНР В РФ - ИСТОЧНИК**

Авиакомпания «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) пока не прекращает полеты в Китай, несмотря на приостановку в конце февраля въезда граждан КНР в Россию, сообщил «Интерфаксу» информированный источник.

«Аэрофлот», как и китайские перевозчики, не прекращает регулярное авиасообщение между РФ и Китаем, китайские авиакомпании ранее отменили лишь чартеры», - сказал собеседник агентства.

Он не исключил, что тем гражданам КНР, кто купил билеты на регулярные рейсы в Россию на даты после 20 февраля, когда вступают в силу ограничения на въезд, стоимость билетов может быть возвращена.

«Скорее всего, граждане КНР, в кого билеты на рейсы после 20 февраля, смогут их вернуть и получить назад свои денежные средства», - сказал источник.

Ранее в аппарате вице-премьера Татьяны Голиковой заявили о приостановке въезда в РФ для граждан КНР после 20 февраля.

### **РИА НОВОСТИ; 2020.18.02; ПУТИН УПРАЗДНИЛ ИЗБЫТОЧНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПО ЛИЦЕНЗИРОВАНИЮ АВИАПЕРЕВОЗОК**

Президент РФ Владимир Путин подписал закон, согласно которому авиакомпаниям больше не нужно будет после выдачи в Росавиации сертификата эксплуатанта получать еще и лицензию для выполнения воздушных перевозок. Соответствующий документ опубликован на официальном интернет-портале правовой информации.

В соответствии с действующим законодательством, чтобы выполнять воздушные перевозки, юридическое лицо должно получить в Росавиации лицензию, предварительно получив там же сертификат эксплуатанта. При этом сертификат сам по себе является разрешительным документом для перевозок и фактически подтверждает соответствие перевозчика лицензионным требованиям.

Закон устраняет дублирование процедур сертификации авиаперевозчиков процедурами лицензирования их основной деятельности и снять избыточную административную нагрузку с субъектов воздушного транспорта, осуществляющих перевозки воздушным транспортом пассажиров и грузов.

<https://ria.ru/20200218/1564945804.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7791615>

<https://rg.ru/2020/02/18/putin-izbavil-aviakompanii-ot-lishnej-biurokratii.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.18.02; ГОЛИКОВА ПОРУЧИЛА ПРОРАБОТАТЬ ИДЕЮ «АСПИРАНТСКОГО ПРОЕЗДНОГО»**

Вице-премьер Татьяна Голикова поручила проработать идею проездного для аспирантов, чтобы они могли бесплатно добраться до защиты или предзащиты диссертации, если диссертационный совет находится в другом городе.

Копия документа имеется в распоряжении РИА Новости.

Ранее зампред комитета Госдумы РФ по образованию и науке Борис Чернышов (ЛДПР) письмо с соответствующим предложением направил генеральному директору ОАО «РЖД» Олегу Белозерову и вице-премьеру Татьяне Голиковой. Депутат предложил за счёт средств федерального бюджета оплачивать билет в оба конца, действующий на две поездки: на предзащиту и на защиту кандидатской диссертации.

«Проработайте вопрос, о результатах доложите в правительство Российской Федерации и проинформируйте депутата Государственной думы Б.А. Чернышова», - говорится в поручении главам Минобрнауки, Минтранса и Минфина.

<https://ria.ru/20200219/1564948433.html>

### **ТАСС; 2020.18.02; АБАШИДЗЕ ЗАЯВИЛ, ЧТО ВСТРЕТИТСЯ С КАРАСИНЫМ В ПРАГЕ 19-20 МАРТА**

Спецпредставитель премьер-министра Грузии по вопросам урегулирования отношений с РФ Зураб Абашидзе заявил, что встретится с членом Совета Федерации Григорием Карасиным в Праге 19-20 марта.

«Мы встретимся во второй половине марта, 19-20 числа. Традиционно будем обсуждать вопросы гуманитарного характера, торгово-экономические связи, а также вопрос

восстановления прямого авиасообщения. Мы готовы к восстановлению сообщения и выслушаем их (российскую - прим. ТАСС) позицию», - сказал Абашидзе во вторник в беседе с корреспондентом ТАСС.

31 января Абашидзе сообщил, что встреча планировалась в начале марта. В последний раз Абашидзе и Карасин встречались в конце ноября 2019 года.

<https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/7788041>

### **КОММЕРСАНТЪ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2020.19.02; ГОСКОМПАНИИ НАУЧАТ ВЕСТИ СЕБЯ НА РЫНКЕ; ФАС НАСТАИВАЕТ НА УЖЕСТОЧЕНИИ КОНТРОЛЯ ИХ ЗАКУПОК**

ФАС представила предложения по реформированию системы закупок государства (ФЗ-44) и госкомпаний (ФЗ-223) — оформленные проекты 18 февраля направлены в Минфин и Федеральное казначейство. Среди предложений — создание рейтинга деловой репутации с поощрением «добросовестных поставщиков», возврат к идее унификации ФЗ-44 и ФЗ-223 и введение квоты на неконкурентные закупки госкомпаний. Впрочем, в службе готовы к тому, что процесс согласования поправок по госкомпаниям может затянуться, — и намерены, не дожидаясь окончания этого процесса, привлечь крупнейшие компании к разработке правил антимонопольного комплаенса — добровольного обеспечения ими проконкурентной закупочной политики.

ФАС предложила вернуться к обсуждению реформы системы закупок госкомпаний (ФЗ-223) — на неконкурентные процедуры и закупки у единственного поставщика в 2019 году пришлось две трети всех контрактов по ФЗ-223, при этом количество заявок на участие в закупке составляет всего 1,17 (3,12 в госзаказе по ФЗ-44), рассказал 18 февраля замглавы ФАС Михаил Евраев. Для повышения конкуренции служба предлагает ввести исчерпывающий перечень закупок у единственного поставщика по аналогии с ФЗ-44 (по решениям президента и правительства, у монополий и при закупках малого объема) — помимо же перечня такие закупки в совокупности с другими неконкурентными процедурами должны ограничиться квотой в 10% от годового объема закупок (значение пока условное и должно обсуждаться, отмечают в службе).

ФАС также предлагает распространить на ФЗ-223 ряд норм ФЗ-44 — в частности, предлагается установить единые требования к составу заявок и к участникам закупки, критерии оценки заявок и требования к банковской гарантии, ввести обязательство обоснования начальной (максимальной) цены контракта. Сейчас в законе не прописан порядок заключения и исполнения договора, включения в реестр недобросовестных поставщиков, напоминают в службе. Закупки госкомпаний предлагают перевести на электронные площадки, действующие по ФЗ-44, — сейчас компании направляют Федеральному казначейству договоры о заключенных контрактах для учета в Единой информационной системе, перевод же на подключенные к ЕИС закупки автоматизирует учет.

Впрочем, идея унификации закупочных режимов государства и его компаний регулярно обсуждается в ведомствах, но вызывает сопротивление самих госкомпаний, ссылающихся на необходимость большей свободы деятельности для обеспечения прибыли.

В ФАС ожидают, что процесс реформирования закупочного законодательства и сейчас может затянуться «на один-два года», и планируют вместе с участниками рынка расширить правила антимонопольного комплаенса на закупочные практики — их «госкомпании могли бы применять, не дожидаясь принятия тех или иных поправок». Для этого в марте будет создан экспертный совет по ФЗ-223 — участники рынка заинтересованы в сотрудничестве, утверждают в службе.

Отметим, что 18 февраля ФАС также представила предложения по изменениям в ФЗ-44 о госзаказе. Часть предложений пересекается с идеями опубликованного ранее оптимизационного пакета Минфина, например — введение универсальной



предквалификации для поставщиков (требование подтвержденного опыта для крупных заказов, см. “Ъ” от 17 февраля). Из ключевых предложений службы — создание рейтинга деловой репутации (РДР) на основе данных ЕИС (по задумке авторов, он может стать неценовым критерием при закупках и основанием для снижения размера обеспечения контракта). Также предлагается ввести закрытый перечень случаев для одностороннего отказа заказчика от исполнения контракта, исключить возможность «ловушек» в документации о торгах, ограничившись лишь «согласием» участника закупки на иные работы и введением ограниченного перечня характеристик товаров. Как рассказали “Ъ” в службе, оформленные проекты 18 февраля направлены в Минфин и Федеральное казначейство. «Мы хотели бы, чтобы в результате у нас была единая позиция», — отметил вчера господин Евраев. Также проекты будут направлены для экспертных заключений в Госдуму и общественные и деловые объединения.

<https://www.kommersant.ru/doc/4260066>

### **ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2020.19.02; ИНВЕСТИЦИИ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА В ИНФРАСТРУКТУРУ ОКАЗАЛИСЬ НА МИНИМУМЕ С 2015 ГОДА; ЧАСТНЫЕ ТОЖЕ СНИЖАЮТСЯ ИЗ-ЗА НЕОПРЕДЕЛЕННОСТИ РЕГУЛИРОВАНИЯ**

Несмотря на старания властей привлечь максимум внебюджетных инвестиций в исполнение **нацпроектов**, в инфраструктуру вложения не растут – таковы выводы аналитиков InfraOne по итогам 2019 г. При этом инвестирует все больше государство и все меньше – частные инвесторы. Вместе они вложили в инфраструктуру 4,9 трлн руб. в 2019 г., что почти на том же уровне (на 0,5% больше), чем годом раньше, пишет InfraOne. Финансирование со стороны федерального бюджета также продолжило сокращаться – по итогам 2019 г. оно достигнет минимума с 2015 г. и составит чуть больше 435 млрд руб. (InfraOne не учитывает трансферты регионам). Доля этих расходов от ВВП страны снижается тоже с 2015 г. – тогда показатель составлял 0,63%, а в 2019 г. будет 0,4% ВВП. Основная причина сокращения частных вложений – неопределенность регулирования. В Госдуме продолжается рассмотрение законопроекта о защите и поощрении капиталовложений, который может изменить правила господдержки инфраструктурных проектов, структурированных как государственно-частное партнерство (ГЧП) и концессионные соглашения, напоминают аналитики.

Законопроект был принят в первом чтении в декабре, сейчас готовятся поправки ко второму. О том, что дискуссии вокруг законопроекта приостановили подписание концессионных и ГЧП-соглашений, говорил глава комитета по собственности Николай Николаев. «Весь рынок встал, ни одного соглашения о государственно-частном партнерстве попросту не заключается. Почему? Потому, что люди не знают, как им быть и на что они могут рассчитывать в своих взаимоотношениях с государством», – объяснял депутат. «При этом есть небольшой нюанс – ну для кого-то большой, для кого-то небольшой, – будет попадать под этот законопроект вопрос ГЧП и концессий или нет? И на самом деле, как только начался этот разговор – все, все встало», – говорил он.

Предполагается, что ГЧП и концессии выведут из-под действия законопроекта – этот вопрос обсуждался на совещании у первого вице-премьера Андрея Белоусова. Впрочем, до принятия поправок радоваться преждевременно, говорил топ-менеджер компании, инвестирующей в инфраструктуру с применением концессий.

За прошлый год была подписана лишь одна большая концессия – на строительство обхода Тольятти с мостом через Волгу (часть проекта Европа – западный Китай).

Потенциал внебюджетных вложений за год вырос на 7,5–12,6%, подсчитали аналитики InfraOne. По их мнению, частные инвесторы готовы вложить в инфраструктуру до 2,5–2,9 трлн руб. Впрочем, в основном (до 73%) внебюджетные инвестиции в инфраструктуру, по

их оценкам, могут предоставить компании, связанные с государством или принадлежащие ему.

Ограничивает возможности внебюджетных вложений и нехватка проработанных проектов, достаточно больших, чтобы быть интересными крупным инвесторам (дороже 5–6 млрд руб.). По мнению InfraOne, в ближайшие 2–3 года может быть запущено около 100 инициатив на 1,87 трлн руб. Но ближе всего к запуску 16 проектов с заявленными инвестициями около 290 млрд руб.

Рынок концессий во многом демонстрирует ожидаемую динамику, связанную с достижением фазы зрелости, спокоен директор PwC Сергей Лузан. На фоне роста интереса со стороны инвесторов к инфраструктуре ГЧП в сфере дорог, ЖКХ, здравоохранения по аналогии с сектором аэропортовой инфраструктуры столкнулось с исчерпанием интересных объектов, которые соответствовали бы минимальным ожиданиям инвесторов по степени проработанности, доходности и рисков.

Дальнейшие инвестиции будут во многом зависеть от готовности государства брать на себя гарантию окупаемости проектов, так как иначе без господдержки доходность по многим из них с учетом поправки на риск будет меньше альтернативных вариантов для вложения средств, говорит Лузан.

В 2019 г. ряд крупных ГЧП-проектов находился на стадии разработки частной инициативы или конкурсной документации, говорит CLS Дмитрий Раев, в ближайшее время он ожидает увидеть запуск многих этих проектов. Важный фактор, влияющий на готовность инвесторов вкладывать средства в ГЧП-проекты, – определенность в законодательном регулировании, прежде всего по вопросам выплат из бюджета в пользу инвестора. Для этого рынку необходимо будет увидеть итоговые редакции закона о СЗПК, замечает он, а также изменений, которые государство планирует вносить в ГЧП-законодательство.

Без федеральной поддержки регионы не стремятся объявлять ГЧП-конкурсы, а это серьезно тормозит привлечение внебюджетных инвестиций в инфраструктуру, в то время как инфраструктурные потребности регионов продолжают расти, говорит руководитель практики ГЧП Herbert Smith Freehills Ольга Ревзина.

Но некоторые регионы справляются с модернизацией инфраструктуры и без привлечения внебюджетных инвестиций. Регионы получили много денег на ремонт дорог, региональные дорожные фонды наполнились, а небольшие новые дороги проще и быстрее сейчас строить по госзаказу, например, через включение в **комплексный план** развития инфраструктуры, говорит «Ведомостям» региональный чиновник.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2020/02/18/823349-gosudarstvo-investorov>

### **ТАСС; 2020.18.02; ПЕРВУЮ ТРАССУ СО СКОРОСТЬЮ ДВИЖЕНИЯ ДО 110 КМ/Ч СОЗДАДУТ В СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ**

Первую скоростную автомагистраль с разрешенной скоростью движения 110 км/ч откроют до конца этого года в Свердловской области - на участке трассы между Екатеринбург и Челябинском. Об этом сообщил журналистам на пресс-конференции во вторник начальник ФКУ «Уралуправтодор» Александр Бедусенко.

«Единый скоростной коридор (четыреполосная автомагистраль - прим.ТАСС) в 110 км/ч от Екатеринбурга до границы с Челябинской областью будет готов в течение года», - сказал Бедусенко. Он уточнил, что для установления скорости в 110 км/ч осталось завершить строительство последнего участка - 2,5 км развязки в районе города Сысерть.

Начальник «Уралуправтодора» пояснил, что трасса Екатеринбург - Челябинск и ранее была четырехполосной, однако находилась в плохом состоянии. Ограничение по скорости доходило до 40 км/ч, уточнили в пресс-службе компании. Ранее в Свердловской области автомагистрали с разрешенной скоростью 110 км/ч не было.

Также ведется реконструкция автодороги Екатеринбург - Тюмень, протяженность которой превышает 300 км. К 2025 году трасса станет четырехполосной. «Участок Екатеринбург - Тюмень планируется отпроектировать весь, включить в программу реконструкции и капитальных ремонтов, и по итогам 2024-2025 годов планируется завершение всех работ и приведение в четыре полосы всего транспортного коридора из Екатеринбурга в Тюмень», - сказал Бедусенко.

В пресс-службе пояснили, что движение по данной автодороге будет ограничено 90 км/ч. Проекты финансируются за счет федеральных средств, в том числе по **нацпроекту «Безопасные и качественные автодороги»**.

<https://tass.ru/ekonomika/7786609>

### **ТАСС; 2020.18.02; ОКОЛО 130 КМ ТРАСС НА УРАЛЕ РАСШИРЯТ К 2021 ГОДУ ДО ЧЕТЫРЕХ ПОЛОС**

Реконструкцию примерно 130 км автодорог, предусматривающую их расширение до четырех полос, проведут в Уральском федеральном округе (УрФО) к 2021 году. Об этом сообщил во вторник на пресс-конференции начальник ФКУ «Уралуправтодор» Александр Бедусенко.

«Еще 130 км к концу 2021 года будут четырехполосными на территории УрФО. Финансирование, как и всех наших проектов, федеральное, включая средства **нацпроекта БКАД («Безопасные и качественные автодороги»)**», - сказал Бедусенко.

Как пояснили ТАСС в пресс-службе «Уралуправтодора», 130 км дорог будут обустроены с разделением потоков транспортных средств, разворотными петлями и освещением. Разделение потоков автомобилей снижает аварийность на дорогах, напомнил Бедусенко.

«На сегодняшний день на Урале 250 км дорог являются четырехполосными. Всего организацией обслуживается 2276 км по всему Уралу», - уточнили в пресс-службе.

<https://tass.ru/ekonomika/7784385>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.18.02; В ОНФ НАЗВАЛИ БОЛЕЕ 750 ПОТЕНЦИАЛЬНО ОПАСНЫХ ДОРОГ В ШКОЛУ**

Более 40% дорог к школам в регионах РФ опасны для детей, чаще всего это связано с недостаточным освещением на дорогах, свидетельствуют данные мониторинга Общероссийского народного фронта (ОНФ).

«В октябре-ноябре 2019 года общественники проинспектировали более 1,8 тысячи маршрутов около 495 школ в 85 субъектах РФ. Из всех проверенных маршрутов более 750 (42%) представляют потенциальную опасность для школьников», - говорится в данных ОНФ.

Руководитель проекта «Дорожная инспекция ОНФ/Карта убитых дорог», депутат Госдумы Александр Васильев рассказал, что самая распространенная проблема на подходах к школам - это недостаточное или неисправное освещение. На втором месте - отсутствие тротуаров и дорожек, на третьем - опасные пешеходные переходы через автомобильную или железную дорогу. Кроме того, зачастую рядом с дорогами к школам есть опасные здания (гаражи, заброшенные стройки), а на самих дорогах - открытые канализационные люки. Следует установить приоритет финансирования для дорог и благоустройства территории вблизи школ, считает Васильев.

Как уточнили в пресс-службе движения, на первое полугодие 2020 года запланированы работы по обустройству освещения на 191 участке около школ. Также будет установлено оборудование 88 пешеходных переходов. Строительство и ремонт тротуаров и пешеходных дорожек запланированы на 82 участках дорог. Будут установлены 75 светофоров, пешеходные ограждения установлены на 72 участках, а предупреждающие дорожные знаки - на 57 участках.

<https://ria.ru/20200218/1564927357.html>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА СЕВЕРО-ЗАПАДА; 2020.18.02; СВЕТЛАНА ЦЫГАНКОВА; 2020.18.02; ПОЕДЕМ НА ТОМ, ЧТО ЕСТЬ; В ПЕТРОЗАВОДСКЕ ПАРК ТРОЛЛЕЙБУСОВ ИЗНОШЕН НА 70 ПРОЦЕНТОВ

Администрация Петрозаводского городского округа намерена закупить 20 новых троллейбусов, в том числе и электробусов, которые могут ездить на аккумуляторах. Власти уже подали заявку на получение финансирования в рамках федеральной программы «Безопасные и качественные дороги». На это необходимо 500 миллионов рублей. Чуть раньше республика заявляла о желании взять транспорт в региональную собственность. Но потом передумала.

Троллейбусный парк в Петрозаводске находится в плохом состоянии. Из 68 машин две трети изношены на 70 процентов. Однако, по данным регионального министерства по дорожному хозяйству, транспорту и связи, этот процент составляет все 95.

Что остается? Уповать на те троллейбусы, которые «дарит» Петрозаводску Москва, покупая себе современные. Такие машины поступили в конце прошлого года. Чтобы они вышли на линии, их надо привести в надлежащее состояние. Но пока другого выхода нет, заявляют чиновники. А депутат Законодательного собрания Карелии Эмилия Слабунова считает, что таким образом столица экономит на утилизации старых машин, «одаривая» ими регионы.

Троллейбусное управление с трудом решает финансовые проблемы. Одна поездка в транспорте сегодня стоит 25 рублей, хотя экономически обоснованный тариф - не менее 33 рублей. Плюс еще льготные проездные для школьников и студентов. Разницу оплачивает городской бюджет, выделяя ежегодную субсидию в 100 миллионов рублей.

Пассажиры троллейбусов перебивают частные автобусные перевозчики. Они более мобильны, но стоимость одной поездки у них тоже выше - 32 рубля. Городские власти пытаются вернуть пассажиров в салоны троллейбусов. Здесь ввели систему безналичной оплаты, которой уже пользуется 31 процент жителей. В ближайшее время пассажиры получат и бонус.

- Мы провели переговоры с популярной платежной системой. И договорились, что во втором квартале 2020 года для граждан, у которых есть карты данной системы, предоставят кешбэк. Им с каждой покупки билета в 25 рублей будут возвращать пять, - говорит заместитель главы администрации города Юлия Мизинкова.

А еще ввели онлайн-систему отслеживания троллейбусов. И теперь пассажиры знают, в какое время он подъедет к остановке. Программа доступна в любом мобильном устройстве.

Но лишних денег, которые можно потратить на покупку новых машин, все это не прибавляет. В конце прошлого года власти республики заявили, что готовы взять троллейбусный парк в собственность на несколько лет, чтобы привести его в порядок. Это, по их мнению, даст возможность профинансировать модернизацию из республиканского бюджета, рассчитаться с долгами, приобрести новую технику.

Но в новом году об этой идее речь уже не заводят. Скорее всего, потому что, городские власти однозначно заявили: предприятие останется в муниципальной собственности. Единственная помощь, которую ждут от республиканских властей, - субсидии на приобретение новых машин. Кстати, в правительство уже представили и проект оснащения муниципального предприятия современными троллейбусами, доказывая целесообразность их приобретения. Как считают на самом предприятии, чтобы троллейбусы стали более удобными и выгодными для пассажиров, надо выделить для них полосы, составить короткий интервал движения, но самое главное - выпустить на линии новые машины.

**Заместитель министра** по дорожному хозяйству, транспорту и связи Карелии Виталий Спиридонов на заседании комитета регионального Законодательного собрания заявил, что помощь выделят, но конкретные суммы не называются. Он также сообщил и о заявке,

которую подали в федеральный проект «Безопасные и качественные дороги». Если она получит одобрение, новые троллейбусы, в том числе и электробусы с удлиненным автономным ходом, появятся в городе. Но не раньше 2024 года.

А на чем ездить до этого времени? Остается только один вариант - списанные московские троллейбусы.

<https://rg.ru/2020/02/18/reg-szfo/iznos-trollejbusnogo-parka-v-petrozavodske-sostavil-70-procentov.html>

### **КОММЕРСАНТЪ ПЕРМЬ; 2020.18.02; ПРИ РЕМОНТЕ ДОРОГ В ДОБРЯНКЕ И ГУБАХЕ ОБНАРУЖЕНЫ НАРУШЕНИЯ НА 87 МЛН РУБЛЕЙ**

Контрольно-счетная палата Пермского края проверила использование субсидий регионального дорожного фонда на ремонт дорог в Губахе и Добрянке за 2018 год и 10 месяцев 2019 года. Как сообщила на заседании комитета заксобрания по развитию инфраструктуры аудитор КСП Ольга Думкина всего было проверено около 229 млн руб. Нарушения выявлены на сумму 87 млн руб. В частности, КСП обнаружила нарушение положений 44-ФЗ («О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд»). Среди них: несвоевременная оплата выполненных работ, нарушение сроков исполнения работ подрядными организациями, непринятие мер по взысканию штрафов с подрядчиков.

Кроме того, КСП установила, что стоимость работ по ремонту автомобильных дорог в Губахе была завышена. Также аудиторы считают балансовую стоимость добрянского моста через реку Вож завышенной на стоимость проектно-изыскательских работ по капитальному ремонту объекта. «После проведения капитального ремонта новый технический паспорт моста не составлен, диагностика перед вводом моста в постоянную эксплуатацию не произведена», - добавляет Ольга Думкина. По ее словам, КСП направила в краевой **минтранс**, а также администрации Добрянки и Губахи представления с предложениями по устранению выявленных нарушений.

<https://www.kommersant.ru/doc/4260181?query=минтранс>

### **БМ24; 2020.18.02; А. КЛИМОВ: НАШ ВУЗ – ЛИДЕР ПО ТРУДОУСТРОЙСТВУ ВЫПУСКНИКОВ В СТРАНЕ**

**Российский университет транспорта** в СВАО является одним из лидеров среди российских вузов по количеству трудоустроившихся выпускников-целевиков, заявил ректор вуза **Александр Климов** на встрече с абитуриентами и их родителями

«Ежегодно мы принимаем на целевое обучение свыше тысячи абитуриентов», - пояснил **Александр Климов**.

История **Российского университета транспорта** насчитывает свыше 120 лет. За эти годы из стен вуза вышло 360 тысяч специалистов. В настоящее время в университете работает более тысячи профессоров и преподавателей, обучается 35 тысяч студентов.

«Сильная сторона университета – тесное взаимодействие с ведущими транспортными организациями. ОАО «РЖД», Московский метрополитен и другие успешные компании – наши надежные партнеры», - рассказал **Александр Климов**. В стране реализуются беспрецедентные национальные проекты, направленные на развитие транспортной инфраструктуры, формирование международных транспортных коридоров, создание интеллектуальных транспортных систем. В вузе обучается 1500 тысячи иностранных студентов.

По словам директора административного департамента **Минтранса** России Константина Пашкова, это самый прославленный вуз в системе транспортного образования. «Мы заинтересованы в том, чтобы в вуз пришли отличники, стобалльники – те, у кого высокий уровень знаний, огромная мотивация к работе в транспортном комплексе», - отметил Пашков.



Заместитель начальника департамента управления персоналом ОАО «РЖД» Александр Збарский рассказал о том, какие перспективы ожидают выпускников, решивших связать свою судьбу с ведущей российской транспортной компанией.

Абитуриенты встретились с руководством и профессорско-преподавательским составом, задали интересующие их вопросы о поступлении, посмотрели лаборатории и учебные центры. Им рассказали о целевом обучении, социальной инфраструктуре университета, военном учебном центре, общежитиях, спортивных секциях и других многогранных возможностях вуза.

Пройти тест по профориентации, поучаствовать в интеллектуальном квесте и получить лайфхак от студента, научиться вязать морские узлы и выиграть лотерею с вопросами о ведущем транспортном вузе – все это и многое другое смогли сделать абитуриенты в День открытых дверей **Российского университета транспорта** в воскресенье, 16 февраля. В этот день вуз познакомил всех желающих с интересными и востребованными специальностями.

<https://bm24.ru/obshchestvo/a klimov nash vuz lider po trudoustroystvu vypusknikov v strane/>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.18.02; В ГД ВНЕСЛИ ПРОЕКТ О СПЕЦЗНАКЕ НА ЗАПРЕЩЕННЫХ ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ ЛЕКАРСТВАХ**

Депутаты ЛДПР внесли в Госдуму законопроект, которым предлагается обязать производителей лекарств, содержащих психотропные и наркотические вещества, указывать в инструкции сроки их нахождения в организме человека и знак «Движение запрещено», сообщила пресс-служба одного из авторов законопроекта главы комитета ГД по труду и соцполитике Ярослава Нилова.

Авторами законопроекта также выступили вице-спикер Госдумы Игорь Лебедев, депутаты Дмитрий Свищев, Борис Пайкин, Алексей Диденко, Андрей Свинцов и сенатор Сергей Леонов.

«Инструкция по применению лекарственного препарата, употребление которого запрещено при управлении транспортным средством, должна содержать предусмотренный пунктом 3.2 Приложения 1 Правил дорожного движения запрещающий дорожный знак «движение запрещено» в цветном или черно-белом изображении, информацию о содержащихся в составе такого лекарственного препарата наркотических средствах, психотропных веществах и их прекурсорах, подлежащих контролю на территории Российской Федерации, а также сроках нахождения в организме человека таких веществ, запрещенных в период управления транспортным средством», - говорится в проекте закона.

Как отмечают парламентарии, разработка законопроекта обусловлена парадоксальной, по их словам, ситуацией, в результате которой к административной ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения в виде штрафа в размере тридцати тысяч рублей с лишением права управления транспортными средствами на срок от полутора до двух лет привлекаются законопослушные граждане, принимающие лекарственные препараты, содержащие в своем составе вещества, запрещенные к употреблению в период управления транспортным средством.

«Например, такие распространенные лекарственные средства, как «Корвалол», «Валокордин», «Пенталгин-Н», «Валосердин», «Валоферин», содержат в своем составе «Фенобарбитал», а препараты «Солпадеин», «Нурофен Плюс», «Каффетин», «Седалгин-Нео» и «Терпинкод» содержат в своем составе «Кодеин», - указывают разработчики.

Депутаты поясняют, что в настоящее время судебная практика складывается не в пользу водителей и практически все, у кого по результатам медицинского освидетельствования были выявлены следы фенобарбитала, кодеина или других наркотических и психотропных веществ, попавших в организм в результате приема лекарственных

препаратов, привлечены к административной ответственности за управление транспортным средством в состоянии наркотического опьянения.

Парламентарии подчеркивают, что в инструкции по применению всех этих лекарственных средств не написано предупреждение о запрете управлять транспортным средством в период действия препарата, при этом наркотические или психотропные вещества, которые попадают в организм человека вместе с лекарственными препаратами, могут содержаться в организме человека от нескольких дней до нескольких недель.

Принятие законопроекта, отмечают депутаты, позволит привлечь внимание водителей к необходимости воздержаться от управления транспортным средством в период действия такого препарата.

<https://ria.ru/20200219/1564946493.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.18.02; ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ АГРЕГАТОРАХ ТАКСИ ВЕРНУЛИ АВТОРАМ**

Комитет Госдумы по транспорту вернул авторам законопроект, которым предлагалось упорядочить работу агрегаторов такси, сообщил один из разработчиков инициативы, депутат «Справедливой России» Дмитрий Ионин в своем телеграм-канале.

Он объяснил позицию профильного комитета тем, что документ посчитали альтернативным уже существующему и прошедшему первое чтение законопроекту о такси от 2015 года.

«Формально, возможно, основания для такого решения, были. Реально, задача нашей законодательной инициативы была подтолкнуть, наконец, процесс принятия закона о такси и юридической легитимизации агрегаторов такси, в том числе в части их ответственности в случае ДТП», - отметил депутат.

Законопроект, направленный на упорядочение работы агрегаторов заказов такси, возлагающий на них ответственность за обеспечение безопасности пассажиров, был подготовлен в конце 2019 года группой сенаторов и депутатов Госдумы во главе с зампреда Совета Федерации, секретарем Генсовета «Единой России» Андреем Турчаком. Одной из его целей было введение солидарной ответственности за вред, причиненный здоровью или жизни пассажира в случае аварии. Также в документе закреплялась финансовая ответственность агрегаторов за передачу поездок таксистам, не имеющим разрешения на осуществление деятельности такси.

В декабре сервисы заказа такси «Везёт», Gett, «Ситимобил» и «Яндекс.Такси» концептуально поддержали новую законодательную инициативу, подчеркнув, однако, что ряд ее положений нуждается в доработке.

По мнению участников отрасли в целом законопроект Турчака учитывал особенности российского рынка такси и некоторые предложения IT-компаний. В числе позитивных для отрасли нововведений они называли электронные реестры и путевые листы, дистанционные технические и медицинские осмотры, а также возможность для самозанятых водителей получать разрешения на перевозки в сфере такси.

При этом агрегаторы подчеркивали, что необходимо «максимально четко» определить зоны ответственности как таксопарков и водителей, так и информационных онлайн-сервисов, которые перевозчиками не являются. В частности, агрегаторы уже страхуют на добровольной основе жизнь и перевозку пассажиров. Они также предлагали смягчить ряд положений законопроекта, которые могли бы спровоцировать уход таксистов в «серую» зону.

### **RNS; 2020.18.02; КАКИЕ НЕСТЫКОВКИ ЕСТЬ В НОВЫХ ШТРАФАХ ДЛЯ АВТОМОБИЛИСТОВ**

Игорь Моржаретто

Минюст России разработал проект нового КоАП, который предусматривает увеличение штрафов за превышение скорости. К примеру, за превышение на 20-40 км/ч штрафы предлагается увеличить с 500 руб. до 3 тыс. руб., на 40-60 км/ч – с 1-1,5 тыс. руб. до 4 тыс. руб.

Пугает предложение поднять штрафы за превышение скоростного режима, причем они поднимаются от шести до 12 раз. При этом надо понимать, что у нас 95% нарушений, которые сейчас регистрируются с помощью камер видеофиксации, это нарушения скоростного режима. Конечно, это опасные нарушения, но надо понимать, что есть и другие проблемы.

И главная задача, которая ставилась при составлении проекта кодекса, должна быть совершенно другой: не увеличить наказание, а составить некую сетку, в которой были бы четко разделены опасные нарушения правил дорожного движения, очень опасные нарушения правил дорожного движения и неопасные. В соответствии с этим должна быть градация ступенчатая. Например, за неопасные нарушения штраф в 500 руб., за опасные — 1 тыс. руб., очень опасные — 5 тыс. руб.

Тут предлагается увеличить штраф за нарушение скорости на 20 км/ч с нынешних 500 руб. до 3 тыс. руб., при этом в кодексе остается пункт о проезде на красный свет со штрафом в 1 тыс. руб., об остановке на скоростной трассе, что дико опасно, в 1 тыс. руб. То есть за более опасные нарушения оставляем 1 тыс. руб., а за скорость, за которую можно просто деньги брать, делаем 3 тыс. руб.

Первые впечатления такие. Разобраться непросто, потому что структура кодекса изменилась. Если нарушения правил дорожного движения были раньше собраны в 12-й статье, то теперь они разбросаны по двум статьям — 20-й и 21-й, 20-я — это нарушения в области транспорта, 21-я — нарушения в области безопасности дорожного движения.

<https://rns.online/opinions/Kakie-nestikovki-est-v-novih-shtrafah-dlya-avtomobilistov-2020-01-31/>

### **ТАСС; 2020.18.02; ЭКСПЕРТ: СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ЧЕРЕЗ ЛЕНУ ПОТРЕБУЕТ НОВЫХ МЕР ПОДДЕРЖКИ МСП В ЯКУТИИ**

Строительство автомобильного моста через реку Лену в Якутии, который планируется сдать в 2025 году, по мнению экспертов, повлечет улучшение транспортно-логистического комплекса региона и, как следствие, развитие малого бизнеса. Это, в свою очередь, потребует дополнительных региональных мер поддержки местных предпринимателей, которым придется конкурировать с крупными федеральными игроками, проявляющими большой интерес к региону, сообщила ТАСС председатель регионального отделения общероссийской общественной организации «Деловая Россия» Альбина Кычкина.

«Безусловно, мост изменит текущую картину малого и среднего предпринимательства в регионе. С усилением конкуренции в Якутии местному бизнесу предстоит более усиленно двигаться в сторону развития, повышать уровень сервиса и приводить цены в соответствие с качеством. И здесь важно ни в коем случае не допустить глобальной торговой экспансии крупных компаний из регионов России, необходимо уже сейчас предусмотреть виды государственной поддержки якутского бизнеса и оптимальные направления для развития и повышения качества с учетом будущих изменений», - сказала Кычкина.

По ее словам, появление моста даст импульс к развитию строительной отрасли и рынку недвижимости. Она отметила, что ожидает появления в регионе новых гостиничных комплексов и туристических объектов.

«Ввод в эксплуатацию моста позволит расширить бизнес за счет привлечения новых клиентов, стабильности поставок и удобной логистики. Повысится привлекательность

создания новых производств. Надеюсь, что Якутия перестанет быть территорией, с которой неудобно вести бизнес», - подчеркнула собеседница агентства.

Местные предприниматели уже проявляют интерес к территории вокруг будущего моста и готовятся реализовывать свои проекты, которые будут выгодны не только для них, но и для местного населения. Так, в администрацию Мегино-Кангаласского района уже начали поступать предложения об открытии автозаправочных станций на территории села Хаптагай в районе строительства моста, сообщил ТАСС первый заместитель главы Мегино-Кангаласского района Владимир Птицын.

По словам главы администрации Хаптагайской Екатерины Гаврильевой, в настоящее время в селе нет АЗС, и власти готовы предоставить участки под них. «Мы выделим [землю под строительство], конечно, пускай работают. Сейчас у нас нет автозаправки, только в Нижнем Бестяхе [около 30 км от Хаптагайской], - сказала она ТАСС.

Логистический центр

Эксперты считают, что строительство моста позволит создать в Якутске транспортно-логистический узел, где сойдутся железная дорога, три региональные автодороги, а также речной транспорт и авиация. Важную роль в этой структуре должна сыграть крупная железнодорожная станция в поселке Нижний Бестях в 30 км от Якутска. Однако, город и поселок расположены на разных берегах Лены - летом грузы и пассажиров приходится перевозить на пароме, зимой - по льду, а во время ледостава и ледохода - на судах на воздушной подушке.

«Мы ограничены в возможности регулярного сообщения, доставки грузов, пассажиров, мост же дает возможность постоянного движения, круглогодичное движение. Мы сократим затраты в сезонный навигационный период», - пояснил ТАСС президент Торгово-промышленной палаты Республики Саха (Якутия), депутат, член комитета по предпринимательству, туризму и развитию инфраструктуры Государственного собрания республики Владимир Членов.

По его мнению, автомобильный мост будет способствовать не только перераспределению транспортных потоков, но и расширит спектр рабочих мест, доступных населению на обоих берегах. Так, жители Якутска смогут ездить на работу в Нижний Бестях и наоборот. Помимо того, беспрерывное транспортное сообщение получат жители Вилюйской группы улусов - районов, где протекает река Вилюй, - Вилюйского, Верхневилюйского, Нюрбинского и Сунтарского, где проживают около 120 тыс. человек.

<https://tass.ru/ekonomika/7785611>

### **ТАСС; 2020.18.02; ПРОЕКТНО-ИЗЫСКАТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ НАЧАЛИСЬ НА МЕСТАХ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА ЧЕРЕЗ ЛЕНУ В ЯКУТИИ**

Консорциум госкорпорации «Ростех» и группы ВИС, с которой ранее было заключено концессионное соглашение о строительстве моста через реку Лену в Якутии, начала проектные изыскания на площадке будущего сооружения, сообщили во вторник журналистам в пресс-службе правительства республики.

Мост через реку Лену должен пройти от села Старая Табага (входит в городской округ Якутск) до села Хаптагай (Мегино-Кангаласский район). В ноябре прошлого года было принято предварительное решение прохождения подъездов к мостовому переходу вдоль берега, не задевая села Старая Табага, что не изменит традиционный уклад жизни жителей села и позволит минимизировать количество подпадающих под строительство земельных участков. Как отметил ранее глава Якутии, в настоящее время зарезервирован 81 земельный участок в районе города Якутска и Мегино-Кангаласского района.

«На место будущей строительной площадки перебазированы четыре буровые установки для старта изыскательских работ «со льда». Специалистами получены первые образцы мерзлого грунта, которые переданы для анализа в лабораторию Якутского

государственного научно-исследовательского института строительства», - говорится в сообщении.

Отмечается, что для определения оптимальной трассировки и мест расположения опор моста в русле реки Лены начался анализ космических снимков для создания цифровой модели местности. Также будут установлены термометрические колонны до начала ледохода (ледоход обычно ожидается в мае), которые позволят определить температурные характеристики грунтов под основания опор моста.

«Проектные изыскания пройдут в несколько этапов. В летний бесснежный период запланировано проведение археологических исследований. Их цель - обнаружение и сохранение возможных памятников культурного наследия в зоне строительства. Результаты будут учтены при корректировке оси трассы», - добавили в пресс-службе.

Работы идут в сотрудничестве со специализированными организациями и уполномоченными надзорными органами, в том числе с Ленским государственным бассейновым управлением водных путей и судоходства, ГУ МЧС России по Якутии и Министерством экологии, природопользования и лесного хозяйства республики.

<https://tass.ru/ekonomika/7782939>

### **ТАСС; 2020.18.02; СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ЧЕРЕЗ РЕКУ ВИЛЮЙ В ЯКУТИИ ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАВЕРШИТЬ В 2025 ГОДУ**

Строительство мостового перехода через реку Вилюй возле села Верхневилуйск в Якутии планируется завершить в 2025 году. Государственный контракт подписан в среду в Якутске между управлением автомобильной дороги общего пользования федерального значения (Упрдор) «Вилюй», находящимся под ведомством **Росавтодора**, и подрядной организацией в лице ОАО «Хотьковский автострой».

Предполагается, что маршрут трассы «Вилюй» будет проходить из Тулуна Иркутской области через Братск, Усть-Кут и Мирный с конечной точкой в Якутске. Сейчас существуют участки будущей трассы от Тулуна до Усть-Кута, от Мирного до Якутска, остальные - преимущественно по зимним переправам, из-за чего дорожного сообщения не бывает до полугода. После введения в эксплуатацию мост станет крупнейшим мостовым переходом на ФАД «Вилюй».

«Мы надеемся начать строительство моста [через реку Вилюй] в 2021 году, завершив в начале этого года проектирование объекта с прохождением госэкспертизы, и во втором полугодии начать строительные-монтажные работы. Срок завершения строительства [моста в проекте] стоит на 2025 год», - сообщил начальник ФКУ «Упрдор «Вилюй» Николай Андреев.

Предварительная оценочная стоимость всех работ по мостовому переходу через реку Вилюй составляет 20-22 млрд рублей. Интенсивность автомобильного движения, по предварительным данным, оценивается примерно в 1,8 тыс. автомобилей в сутки.

«Длина моста через реку Вилюй возле села Верхневилуйск составит около 1,7 км, подходов к нему - 20 км (дорога III технической категории). Начало строительства объекта намечено в 2021 году после утверждения проекта и определения подрядчика на строительство. Объект реализуется в полном объеме за счет средств федерального бюджета. Ввод в эксплуатацию самого крупного мостового перехода на федеральной трассе «Вилюй» обеспечит круглогодичное автомобильное сообщение между городом Якутск и городом Нюрба», - сказали в пресс-службе Упрдора «Вилюй».

В госконтракте предусмотрены работы по инженерным изысканиям, проектные работы на мосту и на подходах, разработка градостроительной документации, а также проведение государственной экспертизы. «Практически сразу после подписания госконтракта начинаются проектно-изыскательские работы», - добавили в пресс-службе.



В 2020 году также планируются к вводу в эксплуатацию четыре мостовых перехода: через реку Тюкян на 702-м км автодороги «Виллой» (на границе Верхневилуйского и Нюрбинского районов), через реку Сасар-Юрях на 890-м км (Сунтарский район), через реку Улахан-Мугур на 1067-м км (Сунтарский район) и реку Малая Ботуобуйа на 1157-м км (Мирнинский район). Общая протяженность этих мостов составит 582 м, подходов к мостам - 12 км.

<https://tass.ru/ekonomika/7793377>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.18.02; РОСАВТОДОР ВНОВЬ ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКА СТРОИТЕЛЬСТВА ТРАССЫ М5 В МОРДОВИИ, СНИЗИЛ ЦЕНУ ДО 18,7 МЛРД РУБ**

ФКУ «Федеральное управление автомобильных дорог «Большая Волга» (структура Росавтодора) вновь объявило аукцион на строительство участка трассы М5 «Урал» в Мордовии.

Как говорится в аукционной документации, начальная цена контракта определена в размере 18,7 млрд рублей. Аукцион запланирован на 2 марта.

Подрядчика на этот объем работ ведомство дважды не смогло найти в прошлом году. В мае 2019 года Росавтодор объявлял аукцион с ценой 19,3 млрд рублей, в июне - с ценой 19,2 млрд рублей, однако заявок на участие не поступало.

В управлении «Интерфаксу» не уточнили, по какой причине снижается стоимость контракта, отметив лишь, что «изменились условия».

Проект включает строительство четырехполосного обхода трех населенных пунктов - Умет, Аким-Сергиевка и Зубова Поляна - протяженностью 57,2 км. Сроки строительства июль 2020 года - ноябрь 2024 года.

Автомобильная дорога М5 «Урал» проходит от Москвы через Рязань, Пензу, Самару, Уфу до Челябинска.

### **КОММЕРСАНТЪ FM Н.НОВГОРОД; 2020.18.02; ПОДЗЕМНАЯ ЭКОНОМИКА; ТОЛЬКО ДВЕ ИЗ ПЯТНАДЦАТИ СТАНЦИЙ НИЖЕГОРОДСКОГО МЕТРО ПРИНОСЯТ ПРИБЫЛЬ**

Прибыль нижегородскому метрополитену приносят только две станции - «Московская» и «Горьковская». Остальные 13 убыточны. Об этом рассказал министр транспортного и дорожного хозяйства области Павел Саватеев на заседании профильного комитета областного Заксобрания. Как сообщили на заседании, себестоимость поездки в метро сейчас составляет 56 руб. А текущий тариф в 28 рублей не менялся с 2017 года. Из-за этого метро недополучает около 700 млн рублей доходов. При этом отмечено, что планов по увеличению стоимости проезда пока нет. Представители Минтранса заявили, что сейчас разрабатывается концепция развития городского и пригородного транспорта, чтобы со временем увеличить пассажиропоток метро.

Доцент кафедры экологии и природопользования ННГАСУ Александр Иванов рассказал «КоммерсантъFM Нижний Новгород», что метро можно загрузить только в том случае, если вдоль линии метрополитена будут располагаться рабочие места и жилые зоны, как это было, когда метро в Нижнем Новгороде создавалось и до середины 90-х годов. Пользователями метрополитена были работники ГАЗа, а по тем временам это было 100 тысяч человек. Сейчас работающих на предприятии в несколько раз меньше.

Собеседник «ЪFM НН» считает, что для изменения ситуации надо добавить станцию метро в микрорайоне Мещерское озеро, где самая высокая плотность населения: здесь проживает более 100 тысяч человек, которые в полной мере не обеспечены услугами общественного транспорта.

Комментируя слухи о том, что общественное мнение готовят к отказу от дальнейшего строительства метро в Нижнем Новгороде, Александр Иванов выразил сомнения в самой

возможности наличия долгосрочных планов у властей. Он призвал добиваться федерального финансирования на строительство хотя бы одной станции на Мещерке. Ранее «КоммерсантъFM Нижний Новгород» сообщал, что в начале февраля новый вице-премьер России Марат Хуснуллин заявил, что метро в России целесообразно строить только в случае гарантированного пассажиропотока не менее 30 тысяч человек в час. Пока загрузка нижегородского метро в 7 раз меньше.

<https://www.kommersant.ru/doc/4259873?query=минтранс>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.19.02; УЗНАЙ СВОЕ МЕСТО; ПАССАЖИРОВ ВЕРХНИХ И НИЖНИХ ПОЛОК УРАВНЯЛИ**

Пассажиры поездов смогут размещать ручную кладь в предусмотренном месте независимо от того, едут ли они на верхней или нижней полке. Норма будет действовать, если в вагоне отсек для багажа есть только сверху или только внизу. Такие поправки в Правила перевозок пассажиров и багажа железнодорожным транспортом разработал **Минтранс**. Размещать ручную кладь под нижней полкой имеет преимущественное право тот, кто едет на нижней полке, а в верхнем отсеке - тот, кто едет на верхней полке.

Но сейчас есть вагоны разных конструкций. Например, в двухэтажных удобнее всего размещать ручную кладь под нижней полкой, а вот в вагонах со спальными местами поездов «Стриж», наоборот, на верхней багажной полке, указывают в министерстве.

А как быть, если в вагоне место для ручной клади вообще есть только внизу или только сверху? Пункт 47 тех же правил гарантирует пассажирам равный доступ к услугам при перевозке железнодорожным транспортом, поясняют в **минтрансе**. Так что и права на размещение багажа у пассажиров тоже должны быть равными. Для этого в правила и вносится «уравнивающий» пункт.

Хорошо, если появится эта норма, но вряд ли она будет эффективной, считает председатель Союза пассажиров Кирилл Янков. В правилах также закреплено распределение мест багажа между верхними и нижними полками. «Но на практике трудно установить какую-то окончательную персонификацию багажного места, - отмечает он. - Это во многом вопрос культуры поведения. И правовыми нормами его не разрешить».

Вносить изменения нужно, отмечает президент Ассоциации «Желдорразвитие» Александр Кисько, но важно, чтобы стоимость билета соответствовала удобству размещения багажа и была понятна пассажиру. Необходимо создать равные условия для размещения багажа всеми пассажирами, иначе придется снижать цену для тех, кто везет меньше ручной клади, добавляет председатель Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов. Сейчас некоторые пассажиры везут слишком много вещей, которые некуда положить. С этой точки зрения можно было бы ввести отдельно оплату багажа и безбагажные тарифы, как в самолетах. Такие идеи уже звучали.

<https://rg.ru/2020/02/19/v-rossii-uravniali-passazhirov-verhnih-i-nizhnih-polok-po-razmeshcheniu-kladi.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7790877>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.18.02; ВЕТЕРАНЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ ПОЛУЧАТ ПРАВО НА ПОЖИЗНЕННЫЙ БЕСПЛАТНЫЙ ПРОЕЗД В ПОЕЗДАХ - БЕЛОЗЕРОВ**

ОАО «Российские железные дороги» обеспечит всех ветеранов Великой Отечественной войны бесплатным проездом в поездах по всей стране, заявил член Высшего совета «Единой России», генеральный директор РЖД Олег Белозеров.

«В Российских железных дорогах, ФПК и подразделениях принято решение о бесплатной перевозке ветеранов с одним сопровождающим не только в течение этого года, это решение будет действовать всегда. То есть, в любой момент ветераны с

сопровождающими смогут путешествовать по железной дороге абсолютно бесплатно», - сказал Белозеров во вторник на первом заседании партийного Оргкомитета «Наша Победа».

Как отметили в пресс-службе партии, по его словам, право на бесплатный проезд имеет один человек, следующий вместе с ветераном по маршруту.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/RZHD-predostavit-veteranam-pozhiznennii-besplatnii-proezd-v-poezdah-2020-02-18/>

<https://rg.ru/2020/02/18/veterany-vov-smogut-vsegda-besplatno-ezdit-v-poezdah.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.18.02; FESCO ЗАПУСТИЛА РЕГУЛЯРНЫЙ КОНТЕЙНЕРНЫЙ ПОЕЗД ИЗ НОВОСИБИРСКА В ХАБАРОВСК**

Транспортная группа FESCO (базовая компания - ПАО «Дальневосточное морское пароходство» (МОЕХ: FESH), ДВМП) запустила регулярный контейнерный поезд из Новосибирска в Хабаровск - FESCO Ob Amur Shuttle.

В сообщении FESCO говорится, что поезда будут отправляться один раз в неделю от станции Новосибирск-Восточный. Время в пути следования до пункта назначения на станции Красная Речка (Хабаровск) - шесть дней.

Сервис ориентирован на внутрироссийские перевозки из Сибири в регионы Дальнего Востока.

Основу грузопотока FESCO Ob Amur Shuttle будут формировать товары народного потребления, планируемый объем перевозок - 450 TEU в месяц (эквивалент 20-футового контейнера).

Первый поезд прибыл на станцию Красная Речка 16 февраля.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7785059>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.18.02; СП С УЧАСТИЕМ РЖД МОЖЕТ ПОСТРОИТЬ ПО КОНЦЕССИИ ЛИНИЮ НА СЕВЕРО-ЗАПАД БАШКИРИИ - ВЛАСТИ**

ОАО «Российские железные дороги» может принять участие в капитале компании, которая на концессионных условиях построит новую линию Уфа-Благовещенск-Бирск-Агидель (Башкирия).

«В следующем году, по рекомендации РЖД, выходим на федеральную концессию, где концедентом будет выступать **Росжелдор**, концессионером - совместное предприятие с участием РЖД, которое возьмет на себя основной объем работы», - заявил председатель республиканского комитета по транспорту и дорожному хозяйству Тимур Мухаметьянов на оперативном совещании регионального правительства.

Чиновник уточнил, что участие в СП, помимо «Российских железных дорог», примут также «строители и грузоотправители». «До конца года планируется завершить работы по подготовке технико-экономического обоснования объекта за счет средств республики. Выход на строительные-монтажные работы, при оптимистичном сценарии, возможен уже в 2024 г., если успеем согласовать основные условия финансирования и сам (его - ИФ) механизм с РЖД», - добавил он.

Проект включает строительство пути протяженностью 175,5 км, а также 9 мостов и 7 путепроводов. Предполагается, что линия свяжет три речных порта республики в Уфе, Бирске и Агидели, создаст возможность перегрузки с ж/д транспорта на внутренний водный и позволит развивать грузовой порт в Агидели. Кроме того, строительство линии обеспечит развитие предприятий топливно-энергетического и лесопромышленного комплекса, а также производства строительных материалов в Бирском, Бураевском, Дюртюлинском, Краснокамском, Калтасинском районах и в Агидели.

Согласно сообщению республиканского комитета по транспорту и дорожному хозяйству, вопрос о строительстве линии Уфа-Благовещенск-Бирск-Агидель Мухаметьянов обсудил в ходе рабочей поездки в Москву в минувшую пятницу с первым замглавы «Российских железных дорог» Вадимом Михайловым.

«Строительство новых путей в северной части республики, по словам Мухаметьянова, позволит оптимизировать грузовые потоки, снизит стоимость транспортных услуг для бизнеса. Соглашение по железнодорожной ветке планируется подписать в сентябре», - говорится в пресс-релизе.

### **ТАСС; 2020.18.02; МИНСЕЛЬХОЗ ПРОСУБСИДИРУЕТ ТРАНСПОРТИРОВКУ 2,1 МЛН Т ЗЕРНА ИЗ ВОСТОЧНЫХ РЕГИОНОВ**

Министерство сельского хозяйства России, согласно утвержденному Министерством юстиций РФ приказу от 11 февраля, просубсидирует перевозку зерна из восьми восточных регионов страны на внутрироссийских и экспортных направлениях, сообщает «Гудок».

Льгота будет действовать с 1 февраля по 31 августа 2020 года, уточняется в сообщении.

Суммарный вывоз субсидированного зерна составит 2,1 млн т и будет распределен следующим образом: квота на Алтайский край составила 514,9 тыс. т, на Красноярский край - 266,8 тыс. т, на Кемеровскую область - 103,9 тыс. т, на Курганскую область - 195,4 тыс. т, на Новосибирскую область - 289,9 тыс. т, на Омскую область - 463 тыс. т, на Оренбургскую область - 74,8 тыс. т и на Тюменскую область - 185,3 тыс. т, пишет издание.

Таким образом производители зерна смогут бесплатно вывозить собственную продукцию из этих регионов по железной дороге, а Минсельхоз возместит все затраты на перевозку ОАО «РЖД».

Практика субсидирования вывоза зерна из отдаленных от портов регионов начала применяться в конце 2017 года и действовала до 31 июля 2018 года. Она распространялась на Воронежскую, Курскую, Липецкую, Орловскую, Тамбовскую, Оренбургскую, Пензенскую, Самарскую, Саратовскую, Ульяновскую, Курганскую, Новосибирскую и Омскую области. Однако в 2019 году число регионов сократилось, а льгота распространялась на перевозку 69 тыс. т зерна, пишет «Гудок».

<https://tass.ru/ekonomika/7784213>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.18.02; РЖД НА ПРАЗДНИКИ В МАРТЕ НАЗНАЧАЮТ БОЛЕЕ 90 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ПОЕЗДОВ ДАЛЬНЕГО СЛЕДОВАНИЯ**

ОАО «Российские железные дороги» запустит более 90 дополнительных поездов дальнего следования в праздничные дни в марте, сообщили РЖД.

Ожидается, что 6 и 9 марта станут «пиковыми» датами выезда пассажиров.

Дополнительные поезда будут курсировать из Москвы в Чебоксары, Казань, Саранск, Пензу, Льгов, Ижевск, Иваново, Ярославль, Самару, Ульяновск, Уфу, Челябинск, Оренбург и другие города.

Из Санкт-Петербурга дополнительные поезда будут отправляться в Москву. Предусмотрены также рейсы по маршруту между Ростовом-на-Дону и Кисловодском.

«При увеличении спроса на билеты АО «ФПК» (пассажирская «дочка» РЖД) готово увеличить количество дополнительных поездов или дополнительных вагонов в уже назначенных составах», - отмечает компания.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.18.02; КИТАЙ РАЗРЕШИЛ ПОСТАВКИ РОССИЙСКОЙ ПРОДУКЦИИ ЖИВОТНОВОДСТВА Ж/Д ТРАНСПОРТОМ - РОССЕЛЬХОЗНАДЗОР**

Китай разрешил поставки российской продукции животноводства железнодорожным транспортом, сообщает Россельхознадзор по итогам проведенной с главным таможенным управлением КНР работы.

«Китайская сторона сообщила, что в настоящее время стали возможны транзитные поставки российской продукции животного происхождения железнодорожным транспортом», - говорится в сообщении.

Поставки могут осуществляться через железнодорожные **пункты пропуска** Китая (Алашанькоу, Хоргос, Бакту, Манчжурия, Эрлянь-Хото, Суйфэньхэ) с проведением ветеринарного контроля в конечных станциях назначения - городах Чунцин и Чэнду, уточняется в сообщении.

Как пояснили «Интерфаксу» в Россельхознадзоре, речь идет о транзите, так как продукция будет проходить ветконтроль на конечных станциях КНР.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.18.02; Ж/Д КАЗАХСТАНА С 20 ФЕВРАЛЯ СНИМАЮТ ЗАПРЕТ НА ПРИЕМ УНИВЕРСАЛЬНЫХ ПЛАТФОРМ И ПОЛУВАГОНОВ**

«Казахстан темир жолы» (КТЖ, железные дороги Казахстана) с 20 февраля отменяет запрет по приему на свою сеть универсальных платформ и полувагонов.

Соответствующая информация содержится в телеграмме главы дирекции Совета по железнодорожному транспорту стран Содружества Виктора Попова заместителю генерального директора ОАО «Российские железные дороги» Павлу Иванову («Интерфакс» ознакомился с содержанием документа).

Уведомление об изменении конвенционного запрещения, введенного 30 декабря, разослано по железнодорожным администрациям СНГ в связи с обращением КТЖ от 12 февраля. Ограничение снимается в отношении подвижного состава, следующего на все станции Казахстана. Кроме того, с 20 февраля по 20 марта разрешается прием к перевозке всех порожних крытых вагонов всех ж/д администраций на все станции страны.

В тот же день Попов направил Иванову еще одну телеграмму, в котором уведомил об отмене с 20 февраля введенного с 7 января запрета на транспортировку порожних вагонов-зерновозов любых собственников «пространства 1520» на все станции Казахстана для всех получателей. Соответствующее обращение «Казахстан темир жолы» также поступило в Совет 12 февраля.

### **КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ИЛЬЯ УСОВ; 2020.19.02; «АРКТИКА» ТЕРЯЕТ МОЩНОСТЬ; АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ МОЖЕТ БЫТЬ СДАН С НЕИСПРАВНЫМ ДВИГАТЕЛЕМ**

По данным “Ъ”, один из гребных электродвигателей на проходящем испытания атомном ледоколе «Арктика» после поломки 4 февраля признан не подлежащим восстановлению. Это значит, что ледокол, видимо, придется ставить в док для замены двигателя, которая может занять не менее полугода. По данным “Ъ”, «Росатом», чтобы избежать длительного простоя судна, рассматривает вариант принять его с неисправным двигателем под обязательства верфи провести ремонт. Тогда мощность «Арктики» временно снизится на треть, до 40 МВт.

Гребной электродвигатель (ГЭД) на правом валу атомного ледокола «Арктика», который сломался в начале февраля в ходе швартовых испытаний, видимо, не удастся восстановить, рассказали источники “Ъ”. Это подтверждает и краткая справка, подготовленная по итогам заседания расширенной комиссии от 14 февраля (копия есть у “Ъ”). Так, представители Ленинградского электромашиностроительного завода (ЛЭЗ, входит в «Русэлпром») заявили о невозможности восстановления работоспособности



носовой обмотки двигателя (повреждено четыре фазы из шести), говорится в документе. Представители ЦНИИ судовой электротехники и технологии (ЦНИИ СЭТ, входит в Крыловский ГНЦ), которые занимались разработкой системы электродвижения, считают, что в инциденте виноват брак при изготовлении двигателя. Однако в ЛЭЗ (поставщик ГЭД) винят скачок напряжения от преобразователя частоты на ГЭД. Окончательная причина должна быть названа комиссией 20 февраля.

На ледоколе «Арктика» три гребных вала, на каждом установлены два двигателя по 10 МВт. Из строя вышел один из них. Два двигателя на среднем валу были успешно испытаны, прежде чем 4 февраля произошел инцидент с ГЭД на правом валу (см. “Ъ” от 10 февраля).

Если двигатель не удастся починить на борту, что теперь выглядит наиболее вероятным, для замены придется ставить ледокол в док и вскрывать корпус, что приведет к существенной задержке сдачи судна.

Глава Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) Алексей Рахманов 13 февраля прямо не ответил на вопрос “Ъ”, действительно ли починка двигателя на борту невозможна. Он лишь подчеркнул, что «Арктика» — «это научно-исследовательская работа, головной пароход, такого в мире не существовало». «Ничего катастрофического не произошло. Можно сделать на борту определенные работы, можно сделать в доке определенные работы, у нас все технологические ходы записаны: мы понимаем, что мы будем делать в случае А, В, С», — заверил господин Рахманов. Он добавил, что пока не видит рисков переноса сроков передачи ледокола, намеченной на май. В «Росатоме», «Русэлпроме» и Крыловском ГНЦ до выводов комиссии тему не комментируют.

По мнению источника “Ъ” в отрасли, если причиной случившегося стал скачок напряжения, это ставит под вопрос корректность проектирования систем. Скачки напряжения регулярно происходят при эксплуатации, тем более в суровых арктических условиях, отмечает он, и для их компенсации ставятся частотные преобразователи и предохранители. Другой собеседник “Ъ” подчеркивает, что предохранители есть, но не спасли ГЭД.

Один из источников “Ъ” отмечает, что окончательно от надежд восстановить ГЭД, не разрезая корпус, еще не отказались, специально для этого подключены дополнительные эксперты. Но другой собеседник утверждает, что повреждения четырех фаз из шести — весьма существенные: «Скорее всего, бессмысленно говорить о восстановлении, нужно менять двигатель с учетом, что корпус ГЭД не съемный, нельзя его вскрыть и поставить заплатку».

По оценкам собеседников “Ъ” в отрасли, на создание нового ГЭД может уйти 12–18 месяцев, хотя теоретически могут быть использованы и двигатели, предназначенные для следующих серийных ледоколов.

В любом случае, замена ГЭД потребует значительного времени, собеседники “Ъ” говорят о 6–18 месяцах.

Впрочем, ряд источников “Ъ” не исключает, что «Росатом» может принять ледокол и с неисправным правым ГЭД. Такое решение потребует и снижения нагрузки с левого винта, то есть мощность временно составит 40 МВт. Возможно, будет найден юридический компромисс, и ледокол примут под обязательства устранения неисправности в будущем, отмечает один из собеседников “Ъ”, — в противном случае «Арктика» будет стоять год у стенки. По словам источников “Ъ”, сейчас на ледоколе, несмотря на поломку, продолжается программа испытаний.

<https://www.kommersant.ru/doc/4260091>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.19.02; ТРУТНЕВ ПРЕДЛОЖИЛ ОБЯЗАТЬ СОБСТВЕННИКОВ ПОДНИМАТЬ ЗАТОНУВШИЕ СУДА**

Подъемом и утилизацией затонувших судов на Дальнем Востоке, в том числе и на Сахалине, обязаны заниматься их собственники, заявил в среду журналистам вице-премьер правительства – полпред президента РФ в ДФО Юрий Трутнев после совещания. «Я дал поручение в течение месяца министерству природных ресурсов РФ подготовить законопроект, в соответствии с которым, если судно затонуло, то собственник обязан в течение трех месяцев его поднять. Если он не поднял, то он лишается права собственности на это имущество, при этом подъем осуществляется за счет других финансовых механизмов, но ущерб, то есть сколько стоил подъем, будет предъявляться собственнику», - рассказал Трутнев.

По его мнению, отдельно надо подумать над механизмом процесса. Он считает, что вопрос уже давно назрел, но пока почти ничего не делается.

«Там немножечко начал Росатом заниматься этими вопросами, но такой вот государственной политики в этой части не существует, там продолжаются дискуссии на тему, кому принадлежит утонувшее судно, можно ли его трогать и т.д.» - поделился Трутнев.

По информации Трутнева, всего на Дальнем Востоке более 500 – 554 затонувших судов, в том числе в акватории Сахалина и Курильских островов их насчитывается 34 единицы.

<https://ria.ru/20200219/1564949542.html>

### **ПРАЙМ; 2020.18.02; ГОСДУМА ПРИНЯЛА ЗАКОН ОБ ОПРЕДЕЛЕНИИ ВОЗМОЖНОСТИ РАБОТЫ СУДОВ ПОД ИНОСТРАННЫМ ФЛАГОМ**

Госдума на пленарном заседании во вторник приняла правительственный закон, по которому кабмин будет наделен полномочиями принимать решения об использовании судов под иностранными флагами при некоторых видах работ, на осуществление которых суда, ходящие под российским флагом, имеют преимущественное право.

«(Поправка) определит, что использование судов под флагом иностранных государств для определенных видов деятельности осуществляется в случаях и порядке, установленных правительством РФ, или в соответствии с международными договорами РФ», - говорится в пояснительной записке.

Проект закона был разработан **Минтрансом** для уточнения вопросов возможности использования судов под зарубежным флагом при некоторых видах деятельности в торговом мореплавании.

Поправки к Кодексу торгового мореплавания (КТМ) вступили в силу с 30 декабря, согласно ним, за судами под флагом РФ закрепляется исключительное право вести морские перевозки углеводородов, добытых на российской территории и погруженных на суда в акватории Северного морского пути (СМП), до первого пункта выгрузки или перегрузки. Также это касается перевозок нефти, природного газа, в том числе в сжиженном состоянии (СПГ), а также газового конденсата и угля.

Как отмечается, закон позволит при необходимости привлекать к использованию ходящие под иностранными флагами суда без срыва контрактов. Такая необходимость может возникнуть, например, при реализации крупных инвестпроектов или отсутствии специализированных судов среди зарегистрированных в одном из российских реестров.

Ранее кабмин разрешил до 30 декабря 2043 года ряду судов под иностранным флагом перевозки СПГ по Севморпути. Кабмин также распорядился разрешить до 30 декабря 2021 года международные морские перевозки природного газа и газового конденсата (при погрузке в Сабетте до первого пункта выгрузки или перегрузки) иными судами под иностранным флагом, договоры фрахтования которых заключены не более чем на полгода.

В августе 2018 года «Новатэк» обратился в Минтранс с просьбой разрешить компании каботажные перевозки СПГ по Севморпути судами не только под флагом России. Глава «Новатэка» Леонид Михельсон тогда отмечал, что принятые поправки не позволяют использовать 15 газозовов «Ямал СПГ» для каботажа между Сабеттой и планируемыми к строительству комплексами по перевалке СПГ в Мурманске и на Камчатке без соответствующего разрешения правительства РФ. Терминал в Мурманске «Новатэк» рассчитывает построить раньше 2022 года, а на Камчатке - примерно в 2022 году.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.18.02; «ВОЛЖСКОЕ ПАРОХОДСТВО» В 2020Г ПЛАНИРУЕТ ПЕРЕДЕЛАТЬ ЕЩЕ 3 ТАНКЕРА В СУХОГРУЗЫ**

АО «Судоходная компания «Волжское пароходство» («Волга-флот» (МОЕХ: VFLT), Нижний Новгород, входит в UCL Holding) в текущем году планирует переоборудовать в сухогрузы еще три танкерных судна, сообщается в квартальном отчете компании.

В 2019 году «в связи с ограниченностью грузовой базы» пароходство переоборудовало три танкера проекта 05074Т в многоцелевые сухогрузные суда и в конце навигации они уже вышли в рейс.

С 2019 года компания (после присоединения компаний группы «В.Ф.Танкер» - ИФ) располагает танкерным и сухогрузным флотом заграничного плавания, который осуществляет круглогодичные международные перевозки. В 2020 году процесс реорганизации компании продолжится - к АО «Волга-флот» присоединятся ПАО «Северо-Западное пароходство» (МОЕХ: SZPR) (СЗП, Санкт-Петербург, оба пароходства входят в UCL Holding) и АО «Северо-Западный флот» (Санкт-Петербург, 100%-ная «дочка» СЗП). «Компания станет не только крупнейшей в отрасли (более 250 судов, в том числе 31 современный танкер и 10 судов проекта RSD-44), но и наиболее технологичной», - отмечается в отчете.

Согласно отчету, по итогам 2019 года объемы перевозок грузов «Волга-Флота» составили 9,265 млн тонн против 7,958 млн тонн в 2018 году.

На сайте пароходства сообщается, что в навигацию работают более 200 судов сухогрузного и танкерного флота.

Акционеры «Волжского пароходства» в начале февраля одобрили реорганизацию общества в форме присоединения к нему ПАО «СЗП» и АО «Северо-Западный флот».

Управляющим директором «Волжского пароходства» в апреле 2019 года был назначен Юрий Гильц, который совмещает этот пост с должностью управляющего директора СЗП. Тогда же газета «Коммерсантъ» связывала это назначение с тем, что судоходный дивизион UCL Holding Владимира Лисина готовит объединение «Волжского» и «Северо-Западного пароходств». «Волжское пароходство» изначально специализировалось на внутренних перевозках, а «Северо-Западное пароходство» было ориентировано на конвенционные международные перевозки на судах «река-море».

У пароходств разные суда, экипажи, грузоотправители, поэтому существенно сократить штат сотрудников не удастся. По мнению собеседника газеты, объединение позволит оптимизировать работу сухогрузного флота - сейчас компании конкурируют в перевозках зерна на юге страны. Кроме того, слияние даст возможность синхронизировать загрузку речных судов и «река-море», чтобы перевозить максимальный объем грузов.

«Волжское пароходство» выполняет грузовые перевозки на внутренних водных путях России, в сообщении «река-море» и международных морских направлениях. Компания входит в судоходный дивизион транспортной группы UCL Holding, консолидирующей российские железнодорожные, стивидорные и логистические активы. В состав дивизиона VBTН входит также «Северо-Западное пароходство» судостроительное предприятие «Окская судостроительная компания».

### ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.19.02; АВИАБИЛЕТЫ НА КАМЧАТКУ МОГУТ СИЛЬНО ПОДОРОЖАТЬ; ХОЛДИНГ ВЕКсельБЕРГА В РАЗЫ ПОДНИМЕТ ТАРИФЫ В АЭРОПОРТУ ПЕТРОПАВЛОВСКА-КАМЧАТСКОГО

Директор департамента гражданской авиации Минтранса Светлана Петрова попросила Ассоциацию эксплуатантов воздушного транспорта и «Аэрофлот» представить позиции по поводу долгосрочных тарифов аэропорта Петропавловска-Камчатского «Елизово». Ее письмо от 6 февраля содержит заключение управления регулирования транспорта ФАС, «Ведомости» ознакомились с ним, его подлинность подтвердили два человека, близких к разным сторонам переписки.

«Елизово» с 2018 г. принадлежит «Аэропортам регионов» Виктора Вексельберга. Холдинг строит в аэропорту за 7 млрд руб. новый терминал площадью 30 700 кв. м для обслуживания 1,5 млн пассажиров в год, пишет ФАС. Для возврата вложений в терминал, который будет сдан в декабре 2022 г., инвестор просит установить на 2023–2027 гг. новые тарифы, ФАС предложение поддерживает, говорится в заключении ведомства. В 2019 г. «Елизово» приняло 758 000 пассажиров.

ФАС регулирует в региональных аэропортах стоимость четырех основных услуг для авиакомпаний, без которых невозможно обслуживание рейсов: взлет-посадка и авиационная безопасность (берутся с 1 т взлетной массы), предоставление терминала и обслуживание пассажиров (с каждого пассажира). Первые два тарифа с 2023 г. ФАС готова повысить по сравнению с нынешними в 2–2,2 раза, два других – в 6 раз. Общие сборы с авиакомпаний вырастут с 2023 г. в 2,7 раза, но в 2024–2027 гг. больше расти не будут, пишет ведомство.

Билеты из «Елизово» в Москву подорожают из-за роста сборов на 10%, в Хабаровск и Владивосток – в среднем на 12%, приводит расчеты ФАС. Трафик аэропорта будет расти в среднем на 3,2% в год, говорится в заключении. Рост расходов авиакомпаний и цен на билеты на 10–12% очень сильный, учитывая, что рентабельность перевозок составляет в лучшем случае 1%, а внутренние перелеты в целом убыточны, говорит профессор ГосНИИ гражданской авиации Александр Фридлянд.

«Мы поддерживаем модернизацию региональных аэропортов, но считаем правильным привлекать авиакомпании к обсуждению на начальном этапе настолько масштабных проектов. Достичь трафика в 1,5 млн человек при текущих темпах роста терминал сможет не ранее 2046 г., а тарифы существенно вырастут уже в 2023 г. – это, безусловно, отрицательно скажется на доступности перелетов на Камчатку. Поэтапное повышение ставок в течение 5–7 лет было бы более эффективным», – сказал представитель S7. «Население очень чувствительно к любому, даже незначительному росту цен, авиакомпаниям сложно будет переложить его на потребителя», – указывает человек, близкий к группе «Аэрофлот».

«Утвержденные тарифы обсуждались в правительстве и ФАС с участием всех заинтересованных сторон, включая авиакомпании. Решение о повышении тарифов предполагает 20-летний срок окупаемости проекта», – говорит представитель «Аэропортов регионов». До 2023 г. проект может получить господдержку – субсидирование ставки по кредиту на строительство или капитальный грант, – правительственная комиссия поручила проработать такое предложение, добавляет он. В таком случае тарифы будут ниже. Минтранс поддерживает выделение на проект капитального гранта, это позволило бы снизить аэропортовые сборы и стоимость перелетов для пассажиров, отмечает представитель министерства.

Холдинг Вексельберга все приобретаемые аэропорты подвергает серьезной реконструкции, два из них – «Платов» в Ростове-на-Дону и «Гагарин» в Саратове – он вообще построил с нуля. Из-за необходимости возвращать инвестиции растут аэропортовые сборы, что приводит к спорам с авиакомпаниями. После открытия

«Гагарина» в августе 2019 г. S7 заявила, что прекратит полеты в Саратов; чуть позже авиакомпания решение изменила, заявив, что сократит количество рейсов в Саратов. В конце марта «Победа» прекратит полеты в Самару и «Платов» из-за высоких сборов. Аэропортовые холдинги Олега Дерипаски и Романа Троценко делают инвестиции точно и не во всех своих аэропортах.

Представители ФАС, «Аэрофлота» и Nordwind на запросы не ответили.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/02/18/823347-aviabilet-i-kamchatku>

### **ТАСС; 2020.18.02; ПРОЕКТ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА ЛИПЕЦКА ПЛАНИРУЕТСЯ ПОДГОТОВИТЬ ДО КОНЦА 2020 ГОДА**

Руководство Федерального агентства Воздушного транспорта РФ (Росавиация) намерено до конца 2020 года провести за счет федерального бюджета разработку проекта реконструкции международного аэропорта Липецка. Об этом говорится в сообщении, размещенном во вторник на сайте Росавиации.

«Объявлен открытый конкурс в электронной форме на выполнение работ по проектной документации и инженерным изысканиям по объекту: «Реконструкция и развитие аэропорта Липецк». Завершение выполнения работ по проектной документации и инженерным изысканиям ожидается в декабре 2020 года», - сообщает Росавиация.

Как уточняется в сообщении, реконструкция запланирована в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. В аэропорту Липецка необходимо провести реконструкцию взлетно-посадочной полосы, перрона, мест стоянок самолетов, рулежных дорожек, устроить очистные сооружения и водосточно-дренажную сеть, построить аварийно-спасательную станцию, установить свето-сигнальное оборудование и объекты электроснабжения, ограждение по периметру, провести другие виды работ, предусмотренные проектом.

«Международный аэропорт Липецк - аэропорт федерального значения. Реконструкция и строительство объектов аэродромной инфраструктуры позволит повысить уровень безопасности полетов, расширить географию пассажирских перевозок и улучшить качество предоставляемых услуг», - говорится в сообщении Росавиации.

Липецкий аэропорт обслуживает порядка 70 тыс. пассажиров в год, создан в 1961 году, в 2008 году получил статус международного и был включен в федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)». В 2015 году в нем появился **пункт пропуска** через госграницу РФ и был выполнен первый международный рейс по маршруту Липецк - Милан (Италия) - Липецк. В 2017 году в аэропорту удлинени взлетно-посадочную полосу аэропорта до 2350 м, что позволило принимать такие воздушные суда, как Boeing-737 и Airbus A319.

<https://tass.ru/ekonomika/7784077>

### **ТАСС; 2020.18.02; ПРОЕКТ АРХИТЕКТУРНОГО ОБЪЕДИНЕНИЯ ТЕРМИНАЛОВ АЭРОПОРТА ВОЛГОГРАДА ПРОШЕЛ ГОСЭКСПЕРТИЗУ**

Проект архитектурного объединения международного и внутреннего пассажирских терминалов аэропорта Волгограда, включающий в себя обустройство четырех телетрапов, прошел госэкспертизу, сообщили во вторник на сайте Главгосэкспертизы РФ.

Первый этап масштабной реконструкции авиаузла был начат в 2014 году, аэропорт вошел в дорожную карту подготовки региона к чемпионату мира по футболу 2018 года. С привлечением федеральных средств была построена новая взлетно-посадочная полоса. В ходе второго этапа в 2016-2018 годах «Новопорт» построил два новых терминала - для пассажиров международных и внутренних воздушных линий. Объединение этих двух терминалов, а также обустройство их четырьмя телетрапами и будет третьим, заключительным этапом модернизации.



«На проектную документацию и результаты инженерных изысканий на реконструкцию аэровокзального комплекса международных и внутренних воздушных линий международного аэропорта Волгограда выдано положительное заключение», - говорится в сообщении.

В ведомстве уточнили, что для более комфортных условий для пассажиров, а также оптимизации технологических процессов планируется объединить построенные ранее терминалы международных и внутренних авиалиний. Для этого между терминалами, а также со стороны перрона на всю длину двух терминалов планируется пристроить новые дополнительные здания. Со стороны аванперрона в пристраиваемой части будут оборудованы четыре телескопических трапа. Пропускная способность объединенного терминала останется неизменной - 2 млн пассажиров в год.

Заключительную очередь модернизации аэропорта будут проводить в три этапа. На первом этапе, помимо строительства нового сектора, будет сооружена дизельная электростанция и реконструирована привокзальная площадь. На втором - будут завершены основные строительно-монтажные работы, установлены декоративные ламели и подсветка фасадов всего здания. Третий этап реконструкции предусматривает завершающую реорганизацию зон терминалов под нужды объединенного аэровокзального комплекса.

Волгоградский аэропорт Гумрак - международный аэропорт федерального значения, созданный в 1952 году на базе бывшего одноименного военного аэродрома, действовавшего здесь с конца 20-х годов XX века. Сегодня аэропорт - один из крупнейших транспортных узлов Южного федерального округа. В 2019 году аэропорт обслужил 1 млн 215 тыс. пассажиров, что на 6% больше, чем в 2018 году.

<https://tass.ru/ekonomika/7786159>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.18.02; АВИАКОМПАНИЯ «АЗИМУТ» НАМЕРЕНА ИСПОЛЬЗОВАТЬ АЭРОПОРТ МИНВОД КАК БАЗОВЫЙ - ВЛАСТИ**

География авиасообщения Ставрополя будет расширена при участии авиакомпании «Азимут», она станет использовать аэропорт Минвод как базовый, сообщила пресс-служба губернатора края.

По данным пресс-службы, во вторник глава края Владимир Владимиров, председатель совета директоров авиакомпании Павел Удод и гендиректор ООО «Новпорт Холдинг» (аэропорты Минвод и Ставрополя входят в «Новпорт» - ИФ) Сергей Рудаков подписали трехстороннее соглашение о сотрудничестве в развитии пассажирских авиаперевозок на Ставрополье.

«Документ предполагает расширение присутствия авиакомпании на Ставрополье. В частности, аэропорт «Минеральные Воды» в перспективе должен стать одним из базовых для «Азимута». Это позволит расширить географию полетов, а также повысить ценовую конкуренцию между авиаперевозчиками», - говорится в сообщении.

Отмечается, что в настоящее время «Азимут» осуществляет полеты по 8 маршрутам из Минеральных Вод, маршрутную сеть планируется расширить вдвое.

«В ближайшие два года мы планируем увеличить эту маршрутную сеть, как минимум, до 16 направлений. При решении вопроса базирования, которое мы планируем начать в следующем году, будем еще больше ее развивать, в том числе и международными маршрутами. Думаю, что через два года мы сможем представить уже более глубокий план нашего дальнейшего стратегического развития в Ставропольском крае», - сказал Удод, слова которого приводятся в пресс-релизе.

Рудаков со своей стороны подтвердил, что «Азимут» станет базироваться в Минводах.

«Полагаю, что перспективы для развития регионального авиасообщения здесь (в Минводах - ИФ) очень хорошие. Мы также достигли договоренности о том, что

авиакомпания, базируясь в Минводах, будет определенную сеть маршрутов «завязывать» на Ставрополь, это очень важно для края», - цитирует Рудакова пресс-служба.

«Новаяпорт» на паритетных началах принадлежит группе AEON Corporation Троценко и казахстанскому инвестфонду Meridian Capital. В настоящее время он является крупнейшим аэропортовым холдингом в РФ, в него входят 17 региональных аэропортов: в Воронеже, Новосибирске, Барнауле, Кемерово, Томске, Чите, Астрахани, Челябинске, Волгограде, Перми, Тюмени, Мурманске, Минеральных Водах, Ставрополе, Владикавказе, Калининграде и Улан-Удэ.

Как сообщалось, ОАО «Международный аэропорт Минеральные Воды» в 2019 году увеличило пассажиропоток на 4%, обслужив около 2,5 млн пассажиров.

Международный аэропорт «Ставрополь» в 2019 году обслужил около 410 тыс. пассажиров - на 5% больше, чем в 2018 году.

По данным пресс-службы губернатора, в ближайшей перспективе планируется открытие рейсов из аэропорта Минвод в Пермь, Махачкалу, Самару, Волгоград, Уфу, Сочи, Астрахань, Нижний Новгород; из Ставрополя - в Сочи.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7788677>

### **ТАСС; 2020.18.02; КРУПНЕЙШИЙ АВИАПЕРЕВОЗЧИК ЮГА РОССИИ ВДВОЕ СОКРАТИЛ НОРМУ БЕСПЛАТНОГО ПРОВОЗА РУЧНОЙ КЛАДИ**

Крупнейший авиаперевозчик Юга России «Азимут» снизил нормы бесплатного провоза ручной клади с 10 до 5 кг почти на всех группах тарифов, сообщается на сайте авиакомпании.

Ранее максимальный лимит бесплатного провоза ручной клади действовал только при покупке билета группы тарифов «Легкий».

Как следует из данных на сайте «Азимута», для перевозок на рейсах с 29 марта 2020 года, такая норма будет действовать на тарифах «Выгодный» и «Оптимальный», а также на отдельных категориях тарифа «Свободный».

Отмечается, что размер разрешенного к бесплатному провозу багажа не изменился и составляет 23 кг на всех тарифах, за исключением безбагажного.

<https://tass.ru/obschestvo/7791523>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.18.02; ПАССАЖИРОПОТОК «ДОМОДЕДОВО» В ЯНВАРЕ ВЫРОС ДВУЗНАЧНЫМИ ТЕМПАМИ ВПЕРВЫЕ ЗА 2,5 ГОДА**

«Домодедово» в январе 2020 года увеличило пассажиропоток на 13% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, до 2,1 млн человек, говорится в сообщении аэропорта.

На внутренних воздушных линиях перевозки выросли на 13%, до 1,3 млн человек. Наибольший прирост трафика зафиксирован на рейсах в Минеральные Воды, Калининград, Санкт-Петербург, Симферополь, Сочи. На международных линиях пассажиропоток вырос на 14%, до 814 тыс. человек. В числе популярных направлений - Анталья, Доха, Стамбул, Минск, Верона.

До этого в последний раз пассажиропоток «Домодедово» вырос двузначными темпами в мае 2017 года: рост к маю предыдущего года составил 19%.

В 2019 г. пассажиропоток «Домодедово» уменьшился на 4%, до 28,3 млн человек. По итогам 2018 г. трафик снизился также на 4% - до 29,4 млн человек. В 2017 г. был зафиксирован рост перевозок через аэропорт, который составил более 7%, до 30,7 млн пассажиров.

Другие аэропорты Московского авиаузла - «Шереметьево» и «Внуково» - пока не отчитывались о пассажиропотоке за январь.

### **ТАСС; 2020.18.02; «АЭРОФЛОТ» В ИЮНЕ НАЧНЕТ ПОЛЕТЫ В ЯРОСЛАВЛЬ**

Авиакомпания «Аэрофлот» с 1 июня начнет полеты из Москвы в Ярославль. Об этом говорится в сообщении компании.

В «Аэрофлоте» подчеркнули, что наличие такого рейса даст возможность жителям Ярославля добраться до Москвы за 50 минут и получить доступ ко всей маршрутной сети авиакомпании.

«Аэрофлот» открыл продажу билетов на собственные рейсы по маршруту Москва - Ярославль - Москва. Первый рейс будет выполнен из аэропорта Шереметьево 1 июня. Из Ярославля полеты начнутся 2 июня, - говорится в сообщении перевозчика. - Рейсы будут выполняться пять раз в неделю».

Из столицы самолет будет отправляться по понедельникам, средам, четвергам, пятницам и воскресеньям в 21:05 мск, прибывая в Ярославль в 21:55 мск. В обратном направлении самолет отправится по понедельникам, вторникам, четвергам, пятницам и субботам в 06:40 мск, прибывая в Москву в 07:30 мск.

Авиаперевозки по маршруту Ярославль - Москва будут субсидироваться, написал во вторник на своей странице в Facebook губернатор Ярославской области Дмитрий Миронов. «Для ярославцев это прекрасная возможность с комфортом путешествовать по всему миру. А для туристов столица Золотого кольца станет «ближе», - отметил он.

На данный момент стоимость авиабилета из Москвы в Ярославль на сайте «Аэрофлота» составляет 3500 рублей.

В настоящее время из аэропорта Туношна (Ярославль) полеты выполняет S7 (в Санкт-Петербург), «ЮВТ-Аэро» (в Казань) и «Азимут» (в Краснодар).

<https://tass.ru/ekonomika/7789235>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/aeroflot-zapustit-pryamie-reisi-mezhdu-Moskvoi-i-Yaroslavlem-2020-02-18/>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.18.02; ROYAL FLIGHT ПОЛУЧИЛА ДОПУСКИ НА РЕЙСЫ ИЗ ТРЕХ СИБИРСКИХ ГОРОДОВ В ПАТТАЙЮ, «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» - ИЗ КРАСНОЯРКА И ПЕРМИ В ЕРЕВАН**

Авиакомпания «Роял Флайт» (Royal Flight) получила допуски к выполнению регулярных пассажирских перевозок из Красноярска, Новосибирска и Иркутска в Паттайю (аэропорт Утапао, Таиланд), следует из опубликованных материалов заседания межведомственной комиссии при Минтрансе РФ.

Заявленная частота рейсов - 2 раза в неделю.

Кроме того, согласно документам Федерального агентства воздушного транспорта, допуски на новые рейсы из Красноярска в Ереван получила авиакомпания «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL) (7 раз в неделю). Авиакомпания также получила допуски на осуществление рейсов в Ереван из Перми (2 раза в неделю).

Авиакомпания «ИрАэро» допущена к полетам по маршруту Калуга - Минск. Рейсы будут выполняться два раза в неделю.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.18.02; S7 С 15 МАРТА ВОЗОБНОВИТ ПОЛЕТЫ ИЗ НОВОСИБИРСКА В АНАПУ**

Авиакомпания S7 Airlines с 15 марта возобновляет в рамках летнего расписания полеты по маршруту Новосибирск-Анапа, сообщает пресс-служба анапского аэропорта.

Полеты будут выполняться один раз в неделю - по воскресеньям на воздушных судах А320.

В пресс-службе аэропорта «Интерфаксу» уточнили, что в прошлом году в рамках летнего расписания S7 Airlines также выполняла прямые перелеты по данному направлению.

На сегодняшний день прямого авиасообщения между этими городами нет.

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.19.02; ТЯНЕМ ШТУРВАЛ НА СЕБЯ; В РОССИИ ЗАПУСТИЛИ НОВУЮ МОДИФИКАЦИЮ САМОЛЕТА SUKHOI SUPERJET 100**

Импортные компоненты на российском ближнемагистральном пассажирском самолете Sukhoi Superjet 100 (SSJ100) начали менять на отечественные. Уже стартовали испытания первой крупной системы - установки охлаждения воздуха, сообщили в компании «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС). В итоге к 2024 году планируется выпустить импортозамещенную модификацию самолета - SSJ-New.

«В настоящий момент идут наземные и летные испытания в составе опытных самолетов SSJ100», - отметили в ГСС. По их результатам конструкцию установки охлаждения воздуха еще усовершенствуют. Эта установка - основной агрегат в системе кондиционирования, который отвечает за подачу свежего воздуха для дыхания, поддержание нормального давления, вентиляцию отсеков и температуру в кабине экипажа и в салоне. Разработала установку российская компания «Теплообменник». Детали поставляют еще десяток отечественных предприятий. Сейчас установка на 90% состоит из российских комплектующих, к моменту ввода в эксплуатацию SSJ-New рассчитывают оставшиеся 10% также заместить отечественными компонентами.

Как заявляют в ГСС, импортозамещение в целом позволит уменьшить стоимость воздушного судна. Попутно усовершенствуют узлы и агрегаты, что повысит надежность самолета не в ущерб комфорту.

В минпромторге ранее сообщали, что модифицировать «Суперджеты» будет сам их разработчик и производитель, то есть ГСС. Контракт с компанией заключили в декабре 2019-го. На модификацию планируется направить около 15 млрд рублей. На запрос «РГ» о дальнейших планах замещения импортных компонентов «Суперджета» в министерстве не ответили.

Менять прежде всего будут компоненты американского производства, считает руководитель портала «Авиация России» Андрей Величко. «Могут подвергнуть импортозамещению, например, шасси, вспомогательную силовую установку. А вот внутреннюю начинку кабины пилотов вряд ли станут менять», - полагает он. В SSJ100 около 70% импортных комплектующих, главный вопрос возникнет с замещением двигателя. Сейчас на самолете установлен SaM146 французского производства. Работающей российской замены ему пока нет, хотя говорили об установке российского двигателя ПД-8. Но в этом случае нужно также учесть востребованность SSJ100 на зарубежных рынках. Продвигать самолет с импортным двигателем проще.

К тому же согласно обзору рынка гражданских самолетов стран ASEAN «Объединенной авиастроительной корпорации» спрос на самолеты в 100 мест, как SSJ100, невелик. Так что, вероятно, стоит новый «Суперджет» уменьшить до 75 мест, чтобы он смог вписаться в рынок, говорит Величко.

<https://rg.ru/2020/02/18/v-rossii-zapustili-novuiu-modifikaciiu-samoleta-sukhoi-superjet-100.html>

### **ТАСС; 2020.18.02; «ГРАЖДАНСКИЕ САМОЛЕТЫ СУХОГО» СТАНУТ ФИЛИАЛОМ «ИРКУТА»**

«Гражданские самолеты Сухого» и «ОАК - Центр комплексирования» станут филиалами «Иркут» в рамках формирования дивизиона гражданской авиации в Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). Об этом сообщает во вторник ОАК.

«В соответствии с решением совета директоров ПАО «ОАК» в состав ПАО «Корпорация «Иркут» на правах филиалов войдут АО «Гражданские самолеты Сухого» и ООО «ОАК - Центр комплексирования». В составе дивизиона филиалы сохраняют базовые компетенции по разработке и производству авиационной техники», - говорится в сообщении.

Формирование целевой структуры акционерного капитала планируется завершить в течение 2020 года.

Усилия дивизиона гражданской авиации будут нацелены прежде всего на самолеты SSJ-100 и MC-21, создание единой системы послепродажного обслуживания и маркетинга.

«Консолидация основных научно-производственных мощностей гражданского авиастроения позволит более эффективно выполнять существующие программы и развивать перспективные проекты. Планируется достичь существенного прогресса в области послепродажного обслуживания, оптимизировать операционные процессы и в конечном счете существенно повысить привлекательность российских пассажирских самолетов на рынке», - добавили в ОАК.

«Гражданские самолеты Сухого», основанные в 2000 году, занимались разработкой и созданием пассажирского самолета SSJ-100.

<https://tass.ru/ekonomika/7787875>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.18.02; СУД ПОДТВЕРДИЛ ЗАКОННОСТЬ ВЗЫСКАНИЯ С РОСАВИАЦИИ В ПОЛЬЗУ «ШЕРЕМЕТЬЕВО» 46 МЛН РУБЛЕЙ**

Арбитражный суд Московского округа во вторник подтвердил решение судов нижестоящих инстанций, которые удовлетворили иск АО «Международный аэропорт Шереметьево» о взыскании с Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация) 46 млн рублей убытков за 2015 год.

Как отмечается в информации на сайте суда, суд отклонил кассацию Росавиации.

Ранее сообщалось, что Девятый арбитражный апелляционный суд 30 октября 2019 года оставил в силе решение Арбитражного суда Москвы, который 16 июля удовлетворил иск аэропорта «Шереметьево» к Росавиации на 46 млн рублей.

Иск был заявлен и к **министерству транспорта**, но суд отказал в удовлетворении требований к нему.

Третьим лицом по делу выступает Минфин РФ.

Между тем Арбитражный суд Москвы 14 мая 2019 года удовлетворил еще один иск АО «Международный аэропорт Шереметьево» о взыскании с **Минтранса** РФ и Росавиации 20,6 млн рублей убытков за 2016 год. Суды вышестоящих инстанций оставили решение в силе.

АО «Международный аэропорт Шереметьево» является владельцем терминальной инфраструктуры аэропорта, Росавиация - собственник аэродрома.

АО «Международный аэропорт Шереметьево» оказывает услуги по обеспечению полетов государственным организациям, оплата которых производится Росавиацией в пределах установленных лимитов. За оказанные в 2016 году услуги аэропорт получил частичную оплату. Ввиду данных обстоятельств аэропорт обратился в арбитражный суд с требованием к Росавиации и **Минтрансу** РФ о взыскании недополученных денежных средств.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.18.02; ГТЛК ПОДАЛА ВТОРОЙ ИСК К «ИРАЭРО», ТРЕБУЕТ С ПЕРЕВОЗЧИКА 141 МЛН РУБЛЕЙ**

«Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) подала в Арбитражный суд Москвы второй иск к авиакомпания «ИрАэро», следует из материалов суда.

Иск поступил в суд 17 февраля, сумма требований по нему составляет 141,075 млн рублей.

Предварительные слушания по делу пока не назначены.

В «ИрАэро» воздержались от комментариев.

Ранее сообщалось, что в конце января ГТЛК подала иск к перевозчику на 410,75 млн рублей. Предварительные слушания по нему назначены на 19 марта. Информированный источник ранее сообщал «Интерфаксу», что этот иск ГТЛК связан с долгами за аренду самолетов Sukhoi Superjet 100 (SSJ-100) за 2019 год.



Сообщалось также, что «ИрАэро» ранее взяла в лизинг у ГТЛК девять SSJ-100, из них четыре машины были новыми, остальные ранее эксплуатировались авиакомпаниями Red Wings и «Ямал». В течение 2018-2019 годов ГТЛК подавала несколько исков к «ИрАэро» в связи с долгами за аренду SSJ-100, однако все эти дела завершились мировыми соглашениями в 2019 году.

В парке «ИрАэро», базирующейся в Иркутске, кроме девяти SSJ-100 находятся канадские CRJ-200, российские Ан-24 и Ан-26. По заявлению перевозчика, сейчас он эксплуатирует лишь пять из девяти SSJ-100 - остальные не летают из-за «неудовлетворительного состояния».

[Вернуться в оглавление](#)