



## Ежедневный мониторинг СМИ

20 ФЕВРАЛЯ 2020

### СОДЕРЖАНИЕ

ИНТЕРФАКС; 2020.19.02; МИНФИН СОГЛАСИЛСЯ С ОЦЕНКОЙ УБЫТКОВ АВИАКОМПАНИЙ ОТ КОРОНАВИРУСА В 1,6 МЛРД РУБ., РЕШЕНИЕ О ВЫПЛАТЕ ПОКА НЕ ПРИНЯТО - ДИТРИХ .....	3
ПЕРВЫЙ КАНАЛ; КИРИЛЛ КЛЕЙМЕНОВ; 2020.19.02; МИНТРАНС РФ ПОДГОТОВИЛ ПРОГРАММУ РЕКОНСТРУКЦИИ МОСТОВ В РЕГИОНАХ .....	4
МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ ТУЛА; 2020.19.02; ГЛАВА МИНТРАНСА РОССИИ ВЫСОКО ОЦЕНИЛ РЕАЛИЗАЦИЮ НАЦПРОЕКТА БКАД В ТУЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ .....	5
ТАСС; 2020.19.02; МИНТРАНС ПОЧТИ ВДВОЕ СОКРАТИЛ ПРОГРАММУ РЕМОНТА ВЕТХИХ МОСТОВ .....	6
ТАСС; 2020.19.02; ТУЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ ЗАВЕРШИЛА КОНКУРСНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПО «ДОРОЖНОМУ» НАЦПРОЕКТУ НА 2020 ГОД .....	6
ИНТЕРФАКС; 2020.19.02; БОЛЕЕ 3,6 ТЫС. КМ ДОРОГ В ТУЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ К 2024Г ДОЛЖНЫ СООТВЕТСТВОВАТЬ НОРМАТИВАМ - ГЛАВА МИНТРАНСА ..	6
МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ ТУЛА; 2020.19.02; ДИТРИХ: В ТУЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ СНИЗИЛОСЬ КОЛИЧЕСТВО ДТП .....	7
ИНТЕРФАКС; 2020.19.02; ПОЧТИ 800 ПУНКТОВ ВЕСОГАБАРИТНОГО КОНТРОЛЯ ПОЯВЯТСЯ НА ДОРОГАХ РФ К 2024Г - МИНТРАНС .....	7
МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ ТУЛА; 2020.19.02; ДЮМИН ПОПРОСИЛ ДИТРИХА ВЫДЕЛИТЬ СРЕДСТВА НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ В НОВОМОСКОВСКЕ .....	8
ТАСС; 2020.19.02; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОБСУДИТ ПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ СЕТИ МОСТОВ И ПУТЕПРОВОДОВ .....	8
РИА НОВОСТИ; 2020.19.02; ОБЪЕДИНЕНИЕ ПАССАЖИРОВ ОТВЕТИЛО НА ИДЕЮ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ НАУШНИКОВ .....	8
РИА НОВОСТИ; 2020.19.02; МИНТРАНС МОЖЕТ ЗАПРЕТИТЬ СЛУШАТЬ МУЗЫКУ В ТРАНСПОРТЕ БЕЗ НАУШНИКОВ .....	9
ТАСС; 2020.20.02; РОССИЯ ВВОДИТ ВРЕМЕННОЕ ОГРАНИЧЕНИЕ НА ВЪЕЗД ГРАЖДАН КИТАЯ В РОССИЮ .....	9
ИНТЕРФАКС; 2020.19.02; ТРАНЗИТ КИТАЙЦЕВ ЧЕРЕЗ РОССИЮ ПОКА НЕ ЗАПРЕЩЕН - ГОЛИКОВА .....	10
ИНТЕРФАКС; 2020.19.02; МОСКВА ОБЕЩАЛА ПЕКИНУ ПО ВОЗМОЖНОСТИ КОРРЕКТИРОВАТЬ ОГРАНИЧЕНИЕ ВЪЕЗДА КИТАЙЦЕВ - МИД КНР .....	11
ИНТЕРФАКС; 2020.19.02; ЭКС-ГЛАВА «МОСКОВСКОГО РЕЧНОГО ПАРОХОДСТВА» СТАЛ ЗАМРУКОВОДИТЕЛЯ РОСМОРРЕЧФЛОТА .....	11
ТАСС; 2020.20.02; ЭКСПЕРТ ПРИЗВАЛ СТРОИТЬ ЗА СЧЕТ ДОБЫВАЮЩИХ КОМПАНИЙ ДИЗЕЛЬНЫЕ ЛЕДОКОЛЫ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ СПГ .....	11
ТАСС; 2020.19.02; ИНВЕСТИРЫ В АРКТИКЕ СМОГУТ ПОЛУЧИТЬ БЕЗВОЗВРАТНУЮ СУБСИДИЮ НА ИНФРАСТРУКТУРУ .....	12
ТАСС; 2020.19.02; ГЛАВА АСТРАХАНСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАЯВИЛ, ЧТО НА РЕМОНТ 160 МОСТОВ В РЕГИОНЕ ТРЕБУЕТСЯ БОЛЕЕ 20 МЛРД РУБЛЕЙ .....	13
ТАСС; 2020.19.02; КИРОВСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОЛУЧИТ 1 МЛРД РУБЛЕЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ ИЗ КИРОВА В АРХАНГЕЛЬСК .....	13
ТАСС; 2020.19.02; КИРОВСКАЯ ОБЛАСТЬ В 2019 ГОДУ НЕ ОСВОИЛА 689 МЛН РУБЛЕЙ, ВЫДЕЛЕННЫХ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ .....	14

ТАСС; 2020.19.02; ВЛАСТИ УДМУРТИИ РАССЧИТЫВАЮТ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ 23 МОСТА И ПУТЕПРОВОДА В БЛИЖАЙШИЕ ТРИ ГОДА	15
ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ, РОЗА АЛМАКУНОВА; 2020.20.02; ФАИПАНУЛИ НЕМНОЖЕЧКО: КРУПНЫЕ ПРОЕКТЫ НЕ ПОЛУЧИЛИ БОЛЕЕ 200 МЛРД РУБЛЕЙ; ЭТО ХУДШИЙ УРОВЕНЬ ИСПОЛНЕНИЯ ФЕДЕРАЛЬНОЙ АДРЕСНОЙ ИНВЕСТПРОГРАММЫ ЗА ПОСЛЕДНИЕ 16 ЛЕТ	15
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА СИБИРИ; НАТАЛЬЯ РЕШЕТНИКОВА; 2020.20.02; КОМАНДНЫЙ ЗАЧЕТ; СИБИРЯКИ БУДУТ ВМЕСТЕ ПРОДВИГАТЬ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРОГРАММЫ И ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ	17
ИНТЕРФАКС; 2020.19.02; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ПЛАНИРУЕТ В 2020 Г. СТИМУЛИРОВАТЬ СУБСИДИЯМИ СПРОС НА АВТО-, Ж/Д И СПЕЦТЕХНИКУ	19
КОММЕРСАНТЬ; 2020.19.02; ФСБ ПРЕДЛОЖИЛА СОЗДАТЬ В ПЕТЕРБУРГЕ СПЕЦИАЛЬНЫЕ ЗАПРЕТНЫЕ ЗОНЫ НА ВРЕМЯ ЕВРО-2020	19
РИА НОВОСТИ; 2020.19.02; МИНЮСТ РАССКАЗАЛ О ПОДГОТОВКЕ ПРОЕКТА НОВОГО КОАП	20
КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2020.20.02; ПОПУТЧИКАМ ЗАКОН НЕ ДОПИСАН; МИНЭКОНОМИКИ РАСКРИТИКОВАЛО ЗАКОНОПРОЕКТ О КАРПУЛИНГЕ	20
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.20.02; У ШТРАФА ДОЛГИ ВЕЛИКИ; ГИБДД РЕШИЛА УБРАТЬ С ДОРОГИ БОЛЕЕ 10 ТЫС. ЗЛОСТНЫХ НАРУШИТЕЛЕЙ С ПОМОЩЬЮ ПРИСТАВОВ	21
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА; ВЛАДИМИР ТАЮРСКИЙ; 2020.20.02; МОСТ МЕЧТЫ; ЗА ПЕРЕХОД ЧЕРЕЗ ЛЕНУ ЯКУТИЯ НАЧНЕТ ПЛАТИТЬ ЧЕРЕЗ ПЯТЬ ЛЕТ ПОСЛЕ НАЧАЛА СТРОИТЕЛЬСТВА	22
РБК; 2020.19.02; ОБРАЗЦОВАЯ ДОРОГА; КРУПНЕЙШИЙ В РОССИИ ГЧП ПРОЕКТ – ТРАССА М-11 МОЖЕТ СТАТЬ ОБРАЗЦОМ ДЛЯ МОДЕРНИЗАЦИИ ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	24
РЕАЛЬНОЕ ВРЕМЯ; ЕКАТЕРИНА АБЛАЕВА; 2020.19.02; КОНЦЕПЦИЮ СЕТИ МЕТРОБУСОВ РАЗРАБОТАЮТ МОСКВИЧИ, НО ПРИЖИВЕТСЯ ЛИ ЭТОТ ТРАНСПОРТ В КАЗАНИ?; ЭКСПЕРТЫ РАЗОШЛИСЬ ВО МНЕНИЯХ, ЧТО СПАСЕТ ГОРОД ОТ ПРОБОК В УСЛОВИЯХ РАСТУЩЕЙ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ	26
РИА НОВОСТИ; 2020.19.02; НЕВЕРОВ ПОПРОСИТ УСКОРИТЬ РАБОТУ НАД ПРОЕКТОМ О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТАКСИ	29
RNS; 2020.19.02; ВОДИТЕЛЕЙ НАЧНУТ ПРЕДУПРЕЖДАТЬ ОБ ОЧАГАХ ДТП ПО SMS	30
ТАСС; 2020.19.02; СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ЧЕРЕЗ РЕКУ ВИЛЮЙ В ЯКУТИИ ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАВЕРШИТЬ В 2025 ГОДУ	30
ИНТЕРФАКС; 2020.19.02; «АВТОДОР» РАССЧИТЫВАЕТ ОБЕСПЕЧИТЬ УСТОЙЧИВОЕ ПОКРЫТИЕ ЦКАД СОТОВОЙ СВЯЗЬЮ	31
ТАСС; 2020.19.02; ВЛАСТИ ЛИПЕЦКОЙ ОБЛАСТИ БУДУТ ВЫБИРАТЬ ПЕРЕВОЗЧИКОВ НА МЕСТНЫХ МАРШРУТАХ ЧЕРЕЗ ТЕНДЕРЫ	32
АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ ЧУВАШИЯ; 2020.19.02; В ЧУВАШИИ МОГУТ СОЗДАТЬ АВТОТРАНСПОРТНОЕ ГОСПРЕДПРИЯТИЕ	32
ТАСС; 2020.19.02; НИЗКОПОЛЬНЫЙ ТРЕХСЕКЦИОННЫЙ ТРАМВАЙ «УРАЛВАГОНЗАВОДА» ВПЕРВЫЕ ВЫШЕЛ НА ЛИНИИ ЕКАТЕРИНБУРГА	33
ГУДОК; ИГНАТ ВЬЮГИН; 2020.19.02; СО СКИДКОЙ НА ЮНОСТЬ; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ МОЖЕТ ЗАПЛАТИТЬ ЗА ЛЕТНИЕ ПЕРЕВОЗКИ ШКОЛЬНИКОВ	33
ИНТЕРФАКС; 2020.19.02; БОРИСОВ ПОДДЕРЖАЛ ИДЕЮ СУБСИДИРОВАНИЯ Ж/Д ТАРИФОВ НА ТОПЛИВО В ДФО - 4 ТЫС. РУБЛЕЙ ЗА ТОННУ	34
ТАСС; 2020.19.02; ИНВЕСТИЦИИ ОАО «РЖД» В РАЗВИТИЕ СВЕРДЛОВСКОЙ ЖД В 2020 ГОДУ УВЕЛИЧАТСЯ НА ТРЕТЬ	35
РИА НОВОСТИ; 2020.19.02; ПРИГОРОДНЫЙ ПОЕЗД МЕЖДУ КЕРЧЬЮ И АНАПОЙ ПУСТЯТ ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ	35

РИА НОВОСТИ; 2020.19.02; РЖД ПРЕДСТАВИЛИ ИННОВАЦИОННЫЙ ПАССАЖИРСКИЙ ВАГОН С ДУШЕМ И USB .....	36
РИА НОВОСТИ; 2020.19.02; РЖД НАЗВАЛИ ТРЕБОВАНИЯ ДЛЯ ЖЕЛАЮЩИХ СТАТЬ ПОМОЩНИКАМИ МАШИНИСТА ЖЕНЩИН .....	36
ИНТЕРФАКС; 2020.19.02; FESCO ПРЕДЛАГАЕТ СНИЗИТЬ Ж/Д ТАРИФЫ НА ЭКСПОРТНЫЕ И ИМПОРТНЫЕ РЕФПЕРЕВОЗКИ ЧЕРЕЗ ПРИМОРЬЕ.....	37
КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ОЛЬГА МОРДЮШЕНКО; 2020.20.02; ПОРТОВЫЕ СБОРЫ ПОДПИРАЮТ ИНФРАСТРУКТУРУ; ИХ МАКСИМАЛЬНЫЙ УРОВЕНЬ МОЖЕТ ВЫРАСТИ В ДЕСЯТКИ РАЗ .....	38
ГУДОК; ИГОРЬ ЕВДОКИМОВ; 2020.19.02; ПОРТ ЖДЁТ ГРУЗЫ .....	39
РИА НОВОСТИ; 2020.19.02; БОРИСОВ ВЫСТУПИЛ ЗА ПРОТЕКЦИОНИЗМ В ОБЕСПЕЧЕНИИ ФЛОТА ГРУЗАМИ .....	40
ИНТЕРФАКС; 2020.19.02; ПОТРЕБНОСТЬ РЫНКА РФ В СУДОВОМ ТОПЛИВЕ В 2020Г СОСТАВИТ 10 МЛН Т, НПЗ ИМЕЮТ РЕЗЕРВЫ ДЛЯ УВЕЛИЧЕНИЯ ПРОИЗВОДСТВА - БОРИСОВ.....	40
ИНТЕРФАКС; 2020.19.02; ЭКИПАЖ СУДНА «ПАТРИОТ» НЕ МОЖЕТ ВЕРНУТЬСЯ В РОССИЮ ИЗ КИТАЯ ПО ВИНЕ КОМПАНИИ-ВЛАДЕЛЬЦА - ГЕНКОНСУЛЬСТВО РФ .....	41
РБК; ОКСАНА СОТНИК; 2020.19.02; ПРОШЛОГОДНИЕ ОСТАТКИ: ЧИСЛО СУБСИДИРУЕМЫХ РЕЙСОВ ИЗ КАЗАНИ МОЖЕТ ВЫРАСТИ; АВИАПЕРЕВОЗЧИКИ МОГУТ ПОЛУЧИТЬ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ СУБСИДИРОВАНИЕ НА РЕГИОНАЛЬНЫЕ РЕЙСЫ ЗА СЧЕТ СРЕДСТВ, НЕИСПОЛЬЗОВАННЫХ В ПРОШЛОМ ГОДУ. В «ЮВТ АЭРО» ОТМЕТИЛИ, ЧТО В 2020 ГОДУ ПОЛУЧИЛИ ЗНАЧИТЕЛЬНОЕ УВЕЛИЧЕНИЕ ГОСПОДДЕРЖКИ ..	41
ТАСС; 2020.19.02; СОЧИ И СТАВРОПОЛЬ СВЯЖУТ ПРЯМЫМ АВИАРЕЙСОМ..	42
РИА НОВОСТИ; 2020.19.02; АВИАРЕЙС ИЗ СЕУЛА В ИРКУТСК БУДЕТ ОСУЩЕСТВЛЯТЬ КОРЕЙСКАЯ АВИАКОМПАНИЯ.....	43
ТАСС; 2020.19.02; НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ АЭРОПОРТА БАРНАУЛ ПЛАНИРУЕТСЯ СДАТЬ ВЕСНОЙ 2023 ГОДА .....	43
ИНТЕРФАКС; 2020.19.02; МОДЕРНИЗАЦИЯ АЭРОПОРТА ЛИПЕЦКА ПО ГОСПРОГРАММЕ ОБОЙДЕТСЯ В 3 МЛРД РУБ. - ВЛАСТИ РЕГИОНА .....	44
ИНТЕРФАКС; 2020.19.02; ГРУППА S7 ЗАВЕРШИЛА ПРОЦЕСС ОБЪЕДИНЕНИЯ АВИАКОМПАНИЙ «СИБИРЬ» И «ГЛОБУС».....	44
ИНТЕРФАКС; 2020.19.02; ГРУППА S7 В ЯНВАРЕ УВЕЛИЧИЛА ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ НА 16,8% .....	45

## ПУБЛИКАЦИИ

### **ИНТЕРФАКС; 2020.19.02; МИНФИН СОГЛАСИЛСЯ С ОЦЕНКОЙ УБЫТКОВ АВИАКОМПАНИЙ ОТ КОРОНАВИРУСА В 1,6 МЛРД РУБ., РЕШЕНИЕ О ВЫПЛАТЕ ПОКА НЕ ПРИНЯТО - ДИТРИХ**

Минфин согласился с оценкой **Минтранса** суммы убытков российских авиаперевозчиков от прекращения полетов в Китай в связи с коронавирусом, решение о сроках выплат пока не принято, сообщил журналистам **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** в среду.

«Минфин согласился с оценкой в 1,6 млрд руб. прямых убытков от прекращения рейсов в Китай для 10 наших авиакомпаний. В настоящее время мы обсуждаем вопрос о том, чтобы из резервного фонда эту компенсацию получить», - сказал **Дитрих**.

«Когда она будет выплачена, я сейчас вам сказать не могу, поскольку решение о выплате ещё не принято», - отметил министр.

Отвечая на вопрос журналистов, **Дитрих** также сказал, что вопрос о компенсации автобусным перевозчикам убытков от коронавируса не рассматривался.

О том, что **Минтранс** предложил выделить 1,6 млрд руб. авиакомпаниям в качестве компенсации за закрытие рейсов в Китай, ранее сообщил журналистам замглавы ведомства Александр **Юрчик**. Такая сумма, по его словам, была рассчитана **Минтрансом** совместно с авиакомпаниями.

Вместе с тем он подчеркивал, что у **Минтранса** и Минфина разные взгляды относительно методики расчета этой суммы, и допускал, что сумма может быть скорректирована.

«Сейчас идет очень непростая дискуссия с финансово-экономическим блоком правительства, потому что трудно определить, как считать убытки. С нашей точки зрения, например, убытки - от того, что воздушные суда стоят из-за того, что рейсы прекратились внезапно. С точки зрения Минфина, это не убытки, потому что авиакомпания может поставить их на другие рейсы, - пояснял **замминистра**. - Она, конечно, поставит, но, во-первых, сейчас низкий сезон, во-вторых, пройдет полтора-два месяца, пока она встанет на другие направления».

О том, что авиакомпании РФ могут получить компенсации из госбюджета за ограничение рейсов в Китай, ранее заявлял **глава Минтранса РФ Евгений Дитрих**. «По поручению правительства **Минтранс** 3 февраля расчеты (прямых убытков авиакомпаний - ИФ) сделал, в Минфин и правительство направил», - говорил **Дитрих** журналистам в кулуарах выставки NAIS-2020.

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

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4260884>

<https://lprime.ru/business/20200219/830963767.html>

<https://tass.ru/ekonomika/7799089>

<https://govoritmoskva.ru/news/225450/>

## **ПЕРВЫЙ КАНАЛ; КИРИЛЛ КЛЕЙМЕНОВ; 2020.19.02; МИНТРАНС РФ ПОДГОТОВИЛ ПРОГРАММУ РЕКОНСТРУКЦИИ МОСТОВ В РЕГИОНАХ**

Министр транспорта сегодня делал то, что всем министрам сказал в понедельник делать Михаил Мишустин: ехать в регионы, смотреть что там и как.

**Глава Минтранса Евгений Дитрих** в Тульской области смотрел, как там с дорогами и мостами. По нацпроекту что надо — ремонтируется и что надо — строится. Вот ключевой для Тулы объект — Восточный обвод — дорога, между первой и второй частями которой прошло 13 лет. А обвод так и не закончили. Все обещают доделать к октябрю.

«Сегодня мы посмотрели Восточный обвод и планы по расширению этого важного для города объекта, по строительству развязки. Коснулись мостовых, сооружений и перспектив их строительства. Область не только выполняет задачи, которые ставятся по национальному проекту, но и активно движется, развивая дорожную сеть для удобства граждан», — сказал **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**.

«Вторая очередь Восточного обвода, о котором мы все говорим, она действительно уже назрела, и при поддержке министра транспорта непосредственно мы получили федеральную помощь и сейчас проект мы реализуем», — отметил губернатор Тульской области Алексей Дюмин.

<https://www.1tv.ru/news/2020-02-19/380776->

[mintrans\\_rf\\_podgotovil\\_programmu\\_rekonstruktsii\\_mostov\\_v\\_regionah](https://www.1tv.ru/news/2020-02-19/380776-mintrans_rf_podgotovil_programmu_rekonstruktsii_mostov_v_regionah)

На ту же тему:

[http://ti71.ru/news/society/evgeniy\\_ditrikh\\_proinspektiroval\\_stroitelstvo\\_vostochnogo\\_obkhoda\\_v\\_tule/](http://ti71.ru/news/society/evgeniy_ditrikh_proinspektiroval_stroitelstvo_vostochnogo_obkhoda_v_tule/)

<https://1tulatv.ru/novosti/132952-aleksey-dyumin-i-evgeniy-ditrih-obsudili-stroitelstvo-v-tule-vostochnogo-obhoda.html>

[https://newstula.ru/fn\\_524052.html](https://newstula.ru/fn_524052.html)

## **МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ ТУЛА; 2020.19.02; ГЛАВА МИНТРАНСА РОССИИ ВЫСОКО ОЦЕНИЛ РЕАЛИЗАЦИЮ НАЦПРОЕКТА БКАД В ТУЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ**

Тульскую область с рабочим визитом посетил глава Минтранса России Евгений Дитрих. Вместе с Алексеем Дюминым он проинспектировал дорожные объекты, на которых в 2019 году прошли работы по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Глава транспортного ведомства РФ и губернатор Тульской области осмотрели работы по строительству Восточного обхода. Новая дорога должна соединить Пролетарский и Центральный районы Тулы.

**Евгений Дитрих** в ходе осмотра отметил, что работы идут без нареканий:

«Прекрасно, что национальный проект даёт возможность реализовывать такие проекты как Восточный обвод. С того момента, как проект запущен, стало понятно, что город должен расширяться, люди хотят жить более свободно и комфортно, поэтому должны появляться такие объекты. В первую очередь, дорога, которая обрастает жильем, спортивными и другими инфраструктурными объектами».

Алексей Дюмин, в свою очередь, пояснил:

«В 2016 году мы приняли решение вернуться к проекту и в прошлом году благодаря федеральному финансированию приступили к работам».

Глава федерального транспортного ведомства назвал практику обсуждения реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» конструктивной и полезной:

«В особенности она нужна при реализации масштабных инициатив, охватывающих транспортную инфраструктуру подавляющего числа субъектов Российской Федерации. Тульская область активно включилась в работу, достигнув в прошлом году положительных показателей».

**Евгений Дитрих** отметил, что к концу 2019 года доля региональной дорожной сети в нормативном состоянии составила почти 2 024 км (около 46%). Тот же показатель в тульской городской агломерации составил более 65%, а это 1 065 км.

«Для достижения целей 2020 года необходимо увеличить протяженность региональных дорог, соответствующих нормативным требованиям, на 27 км и дорог агломерации на 47 км. При этом нужно учитывать, что ежегодно происходит выбытие дорог из нормативного состояния. Это естественный износ в результате проезда транспортных средств».

По словам главы Минтранса, средства федерального бюджета в 2019 году использованы Тульской областью практически на 95%.

«Хороший, правильный показатель, на твердую «четверку» с плюсом. Это более 1 миллиарда 88 млн рублей при плановом годовом объеме свыше 1 млрд 150 миллионов рублей», - подчеркнул **Дитрих**.

Особенно он отметил показатель использования Тульской областью новых технологий и материалов, включенных в Реестр новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений повторного применения.

«Данный показатель перевыполнен в тульском регионе в 10 раз. Область по праву выступает как один из лучших новаторов»

Глава транспортного ведомства в Туле осмотрел работу автоматического пункта весогабаритного контроля (АПВГК) на Одоевском шоссе. В ходе осмотра он обратил внимание на то, что Тульская область стала регионом-лидером, где в 2019 году в рамках нацпроекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» проведены все этапы и введена в эксплуатацию система АПВГК, включающая 10 комплексов.

В целом **Евгений Дитрих** высоко оценил реализацию национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» и поблагодарил Алексея Дюмина за работу.

<https://tula.mk.ru/social/2020/02/19/glava-mintransa-rossii-vysoko-ocenil-realizaciyu-nacproekta-bkad-v-tulskoy-oblasti.html>

На ту же тему:

[http://ti71.ru/news/society/evgeniy\\_ditrikh\\_v\\_tulskoy\\_oblasti\\_pokazatel\\_innovatsiy\\_v\\_dorozhnom\\_stroitelstve\\_prevyshen\\_v\\_10\\_raz/](http://ti71.ru/news/society/evgeniy_ditrikh_v_tulskoy_oblasti_pokazatel_innovatsiy_v_dorozhnom_stroitelstve_prevyshen_v_10_raz/)

## **ТАСС; 2020.19.02; МИНТРАНС ПОЧТИ ВДВОЕ СОКРАТИЛ ПРОГРАММУ РЕМОНТА ВЕТХИХ МОСТОВ**

**Минтранс** РФ рассчитывает на поддержку правительства России программы ремонта аварийных и ветхих мостов, которую ведомство сократило с 3,9 до 2 тыс. объектов. Об этом журналистам рассказал в среду **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**.

«Завтра очень надеемся на поддержку правительства по одобрению этой программы. Мы, к сожалению, не смогли профинансировать ее полностью. Из 3,9 тыс. объектов только чуть больше 2 тыс. у нас получилось включить в программу», - рассказал **Евгений Дитрих**. В программу вошли те объекты, которые затрудняют движение автотранспорта, вынуждая автомобилистов делать большой крюк для объезда препятствий.

В конце прошлого года проектным комитетом **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»** и правительственной комиссией по транспорту была одобрена программа ремонта и строительства мостов и путепроводов по всей России до 2035 года на сумму около 1,115 трлн рублей. В нее вошло более 3,9 тыс. ветхих и аварийных мостов, 486 путепроводов через железнодорожные пути, строительство 21 нового моста. Частично реализовать программу предполагалось через **нацпроекты «Безопасные и качественные автодороги» (БКАД)** и **комплексный план** расширения и модернизации магистральной инфраструктуры до 2024 года. Но предварительно на программу было найдено только 507 млрд рублей до 2024 года.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/7798163>

На ту же тему:

<http://www.interfax-russia.ru/Center/news.asp?sec=1679&id=1106264>

## **ТАСС; 2020.19.02; ТУЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ ЗАВЕРШИЛА КОНКУРСНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПО «ДОРОЖНОМУ» НАЦПРОЕКТУ НА 2020 ГОД**

Тульская область досрочно завершила конкурсные процедуры по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** на 2020 год. Об этом рассказал **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** в среду в ходе визита в регион.

Ранее **Минтранс** потребовал от регионов завершить все необходимые конкурсные процедуры по данному **нацпроекту** на 2020 год до 1 марта. В целом по России контрактация завершена пока только на 56,6%.

«На 2020 год законтрактованы все 49 запланированных объектов», - отметил **Дитрих**.

За 2020 год в Тульской области планируется отремонтировать почти 145 км дорог. Один из основных объектов, которые планируется завершить в октябре 2020 года, - восточный обход Тулы. Этот участок дороги длиной в 2 км включает также два моста через железную дорогу и реку Упу. Весь проект оценивается в 793 млн рублей, из которых 643 млн будет выделено в 2020 году.

Как отметил **Дитрих**, восточный обход Тулы является хорошим примером комплексного подхода к реализации **нацпроектов**, в частности, увязки строительства с **нацпроектом «Жилье и комфортная городская среда»**. Так, рядом с новой дорогой уже строятся жилые комплексы, ледовая арена, поблизости расположено Тульское суворовское училище, торговые комплексы и другие центры притяжения. По словам министра, такие проекты отвечают запросам жителей расширяющегося города на комфорт и удобство.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/7800393>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.19.02; БОЛЕЕ 3,6 ТЫС. КМ ДОРОГ В ТУЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ К 2024Г ДОЛЖНЫ СООТВЕТСТВОВАТЬ НОРМАТИВАМ - ГЛАВА МИНТРАНСА**

В Тульской области более 3,6 тыс. км автомобильных дорог должны соответствовать нормативам в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», сообщил министр транспорта РФ Евгений Дитрих на совещании в Туле в среду.

«К 2024 году регион должен достичь показателей нормативного состояния дорог в 50% по дорогам регионального значения и 85% - уличных дорог. А это порядка 3,6 тыс. км дорог», - сказал Дитрих.

Глава Минтранса России отметил, что Тульская область оперативно включилась в работу по национальному проекту. В 2019 году планы полностью выполнены. В частности, регион в 10 раз перевыполнил показатель по использованию технологий, включенных в Реестр новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений повторного применения.

На ту же тему:

[https://newstula.ru/fn\\_524141.html](https://newstula.ru/fn_524141.html)

<https://1tulatv.ru/novosti/132963-evgeniy-ditrih-po-vypolneniyu-programmy-bkad-u-tulskoy-oblasti-tvyordaya-chetverka-s/>

<https://1tulatv.ru/novosti/132967-evgeniy-ditrih-tulskaya-oblast-zadachu-vypolnila.html>

[http://ti71.ru/news/society/v\\_tulskoy\\_oblasti\\_otremontiruyut\\_48\\_dorog\\_protyazhennostyu\\_pochti\\_145\\_kilometrov/](http://ti71.ru/news/society/v_tulskoy_oblasti_otremontiruyut_48_dorog_protyazhennostyu_pochti_145_kilometrov/)

## **МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ ТУЛА; 2020.19.02; ДИТРИХ: В ТУЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ СНИЗИЛОСЬ КОЛИЧЕСТВО ДТП**

В Тулу с рабочим визитом приехал Министр транспорта РФ Евгений Дитрих. Министр похвалил Тульскую область за снижение количества ДТП и числа погибших на дорогах. Дитрих отметил, что количество ДТП снизилось на 4 %, число погибших – на 3%.

«На федеральных трассах возникшие ситуации необходимо отрабатывать оперативно. За этими «сухими цифрами» статистики стоит постоянная ежедневная работа. Этот труд надо сделать видимым людям», - подчеркнул Дитрих.

Дюмин добавил, что число смертей на тульских дорогах идет на убыль, а количество пострадавших выросло. В местах концентрации ДТП стоят камеры.

<https://tula.mk.ru/social/2020/02/19/ditrih-v-tulskoy-oblasti-snizilos-kolichestvo-dtp.html>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.19.02; ПОЧТИ 800 ПУНКТОВ ВЕСОГАБАРИТНОГО КОНТРОЛЯ ПОЯВЯТСЯ НА ДОРОГАХ РФ К 2024Г - МИНТРАНС**

Почти 800 автоматических пунктов весогабаритного контроля (АПВГК) планируется установить на дорогах России к 2024 году, сообщил министр транспорта РФ Евгений Дитрих.

«В рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» к 2024 году планируется установить 397 АПВГК на федеральных трассах и ещё 400 - на дорогах субъектов Российской Федерации», - сказал Дитрих в ходе рабочей поездки в Тульскую область в среду.

Министр отметил, что собранные с грузоперевозчиков деньги позволяют пополнять местные бюджеты для дорожного строительства.

Говоря о проблеме взимания штрафов с иностранных перевозчиков, он заявил: «Мы внесли в Государственную думу законопроект, который ставит в равные условия как российских, так и иностранных перевозчиков. Закон должны соблюдать все».

Министр рассчитывает, что закон будет принят уже в этом году.

Министр в среду находится с рабочей поездкой в Туле, где проведёт совещание по реализации проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

На ту же тему:

<https://vestitula.ru/lenta/25894>

[http://ti71.ru/news/society/10\\_avtomaticheskikh\\_punktov\\_prokontroliruyut\\_ves\\_bolshegruzov\\_na\\_tulskikh\\_dorogakh](http://ti71.ru/news/society/10_avtomaticheskikh_punktov_prokontroliruyut_ves_bolshegruzov_na_tulskikh_dorogakh)

<https://1tulatv.ru/novosti/132967-evgeniy-ditrih-tulskaya-oblast-zadachu-vypolnila.html>

<https://www.tsn24.ru/news/obshchestvo/ministr-transporta-rf-proinspektiroval-punkt-vesogabaritnogo-kontrolya-v-tule/>

## **МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ ТУЛА; 2020.19.02; ДЮМИН ПОПРОСИЛ ДИТРИХА ВЫДЕЛИТЬ СРЕДСТВА НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ В НОВОМОСКОВСКЕ**

Губернатор Тульской области Алексей Дюмин попросил Министра транспорта РФ **Евгения Дитриха** выделить средства на строительство дороги в Новомосковске. Напомним, сегодня, 19 февраля, **Дитрих** приехал в Тулу с рабочим визитом.

Дюмин отметил, что Новомосковск перегружен. Основная дорога, которая проходит через центр, не безопасна. Глава региона добавил, что там же круглосуточно проезжают грузовики с химией, что наносит ущерб экологии.

<https://tula.mk.ru/social/2020/02/19/dyumin-poprosil-ditrikha-vydelit-sredstva-na-stroitelstvo-dorogi-v-novomoskovske.html>

На ту же тему:

[https://newstula.ru/fn\\_524154.html](https://newstula.ru/fn_524154.html)

## **ТАСС; 2020.19.02; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОБСУДИТ ПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ СЕТИ МОСТОВ И ПУТЕПРОВОДОВ**

Премьер-министр России Михаил Мишустин проведет в четверг заседание правительства, на котором будет рассмотрена программа приведения в нормативное состояние и строительства искусственных сооружений (мостов и путепроводов) на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального и местного значения.

Как сообщает пресс-служба кабмина РФ, программа содержит разделы по реконструкции, капитальному ремонту и ремонту находящихся в аварийном и предаварийном состоянии мостов и путепроводов и по строительству автодорожных путепроводов в местах пересечения железнодорожных путей. Еще один пункт повестки, касающийся сферы транспорта, - проект поправок в закон о госрегулировании развития авиации, который устанавливает полномочия кабмина утверждать нормативы финансовых затрат и правила расчета размера бюджетных ассигнований только на капитальный ремонт аэродромов гражданской авиации, находящихся в федеральной собственности, а также дополнительно наделяет правительство полномочием об утверждении межремонтных сроков проведения капитального ремонта.

Правительство также обсудит законопроект, расширяющий с 11 до 12 человек состав совета директоров Федеральной корпорации по развитию малого и среднего предпринимательства (Корпорация МСП), а также поправки в закон о промышленной политике. Эти поправки позволят головным организациям интегрированных структур оборонно-промышленного комплекса упростить состав органов управления дочерних акционерных обществ и, как следствие, сократить сроки принятия корпоративных решений при выполнении заданий государственного оборонного заказа, реализации мероприятий военно-технического сотрудничества и стратегии своего развития.

Кабмин также обсудит проект о ратификации дополнения к соглашению между Россией и Абхазией о сотрудничестве в области обеспечения лекарствами и медицинскими изделиями отдельных категорий граждан РФ, постоянно проживающих в Абхазии. Дополнение к этому соглашению предусматривает выделение на указанные цели по 50 млн рублей в 2020, 2021 и 2022 годах.

Кроме того, кабмин рассмотрит и вопрос о выделении более 10 млрд рублей на поддержку ведущих университетов РФ в целях повышения их конкурентоспособности среди ведущих мировых научно-образовательных центров. Кроме того, в повестке - обсуждение вопроса о выделении более 3 млрд рублей на меры социальной поддержки гражданам, потерявшим



жилье в результате наводнения, вызванного сильными дождями, прошедшими в июне-июле 2019 года на территории Иркутской области.

<https://tass.ru/ekonomika/7800895>

## **РИА НОВОСТИ; 2020.19.02; ОБЪЕДИНЕНИЕ ПАССАЖИРОВ ОТВЕТИЛО НА ИДЕЮ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ НАУШНИКОВ**

Норма слушать музыку в транспорте в наушниках уже сейчас работает, нося рекомендательный характер, а запретительные меры могут вызвать негодование со стороны граждан, сообщил РИА Новости председатель Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов.

Ранее в Национальной ассоциации экспертов по деловой этике, этикету и протоколу (НАДЭП) сообщили РИА Новости, что организация обратилась к министру транспорта РФ с просьбой внести изменения в правила перевозки пассажиров и запретить пассажирам прослушивать в общественном транспорте аудио и смотреть видео без наушников. В **Минтрансе РФ** РИА Новости сообщили, что получили обращение и рассматривают его.

"Во всех поездах дальнего следования объявляется информация в аудио и визуальном формате о прослушивании музыки с использованием наушников, на других видах транспорта данная норма уже сейчас работает и носит рекомендательный характер. Новое предложение ничего не изменит, более того, есть опасения, что вызовет негодование со стороны граждан, так как под эту норму можно подвести и громкий звонок на телефоне", - сказал Зотов.

Он добавил, что понятие громкости субъективно без указания конкретных параметров по уровню шума. "А администрирование данных норм не представляется возможным", - пояснил он.

<https://ria.ru/20200219/1564978058.html>

## **РИА НОВОСТИ; 2020.19.02; МИНТРАНС МОЖЕТ ЗАПРЕТИТЬ СЛУШАТЬ МУЗЫКУ В ТРАНСПОРТЕ БЕЗ НАУШНИКОВ**

**Минтранс РФ** получил и рассматривает обращение Национальной Ассоциации экспертов по деловой этике, этикету и протоколу (НАДЭП) с предложением запретить слушать музыку и смотреть фильмы в транспорте без наушников, сообщили РИА Новости в **пресс-службе министерства**.

Ранее в ассоциации сообщили РИА Новости, что организация обратилась к министру транспорта РФ с просьбой внести изменения в правила перевозки пассажиров и запретить пассажирам прослушивать в общественном транспорте аудио и смотреть видео без наушников.

«Обращение получено. Оно на рассмотрении», - сообщили в **пресс-службе Минтранса РФ** в среду.

В НАДЭП пояснили, что провели социологическое исследование, в котором приняла участие 1 тысяча представителей экономически активного населения Москвы, которые ежедневно пользуются общественным транспортом. По ее данным, 94% опрошенных граждан крайне негативно относятся к публичному прослушиванию музыки или просмотру фильмов в общественном транспорте. Из них 13% выразили готовность перейти к физическому воздействию, чтобы решить проблему.

НАДЭП - некоммерческая организация, созданная в 2019 году. Как говорится на сайте организации, основная цель членов ассоциации - «способствовать развитию этикета в обществе».

<https://ria.ru/20200219/1564967107.html>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20200219/1564951139.html>

<https://www.kommersant.ru/doc/4260776>

## **ТАСС; 2020.20.02; РОССИЯ ВВОДИТ ВРЕМЕННОЕ ОГРАНИЧЕНИЕ НА ВЪЕЗД ГРАЖДАН КИТАЯ В РОССИЮ**

Временное ограничение на въезд в Россию граждан КНР, направляющихся для осуществления трудовой деятельности, в частных, учебных и туристических целях, вступает в силу с 20 февраля. Также с 20 февраля вводится ограничение на прием документов для разрешения на въезд в страну из-за вспышки коронавируса в Китае.

Как пояснила вице-премьер России Татьяна Голикова, решение о введении ограничения принято из-за роста числа въезжающих в Россию из Китая и последующей нагрузкой на медицинских работников, обеспечивающих их карантин. Она отметила, что сейчас также фиксируется сезонная эпидемия гриппа, в связи с чем загружены медорганизации.

Регулярное авиасообщение из регионов России в города КНР было закрыто 1 февраля из-за вспышки нового коронавируса. Сейчас все китайские рейсы «Аэрофлота» и еще четырех китайских авиакомпаний выполняются только из терминала D Шереметьево. На этой неделе «Аэрофлот» сообщил, что из-за снижения спроса на рейсы в Китай сократит полетную программу в эту страну.

До 1 марта также закрыто и железнодорожное пассажирское сообщение между странами, грузовое осуществляется в штатном режиме.

В настоящее время Ассоциация туроператоров России (АТОР) готовит обращения в органы власти с просьбой рассмотреть возможность компенсации потерь российских туроператоров из-за ситуации с коронавирусом в Китае. По оценке АТОР, потери российского турбизнеса от приостановки турпотока из Китая в феврале-марте могут составить около 3 млрд руб.

По данным Погранслужбы ФСБ России, в 2019 году Россию посетили более 2 млн граждан КНР, почти 930 тыс. из них приехали в Россию в третьем квартале, в первом квартале их количество было в 2,5 раза меньше. Почти 1,5 млн китайцев побывали в России в качестве туристов, с деловыми целями РФ посетили почти 322 тыс., с частными - около 105 тыс., работу как цель приезда заявили свыше 93 тыс. граждан КНР, на учебу приехали более 51 тыс. китайцев. За последние десять лет число граждан Китая, приезжающих в Россию, выросло более чем в два раза - в 2010 году в России побывали более 700 тыс. граждан КНР.

<https://tass.ru/obschestvo/7800949>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.19.02; ТРАНЗИТ КИТАЙЦЕВ ЧЕРЕЗ РОССИЮ ПОКА НЕ ЗАПРЕЩЕН - ГОЛИКОВА**

Вице-премьер Татьяна Голикова заявила, что в России на данный момент нет ограничений на въезд транзитных пассажиров - граждан Китая, однако она не пояснила, рассматривается ли такое ограничение в дальнейшем.

«Транзит пока не запрещен», - сказала Голикова журналистам в среду, отвечая на вопрос о транзитных пассажирах.

Накануне в аппарате Голиковой журналистам пояснили, что ограничения на въезд граждан Китая в Россию «не коснутся» пассажиров, следующих транзитом через российские аэропорты.

Вечером 18 февраля стало известно, что правительство РФ с 20 февраля временно ограничивает въезд на территорию страны граждан Китая «в связи с ухудшением эпидемиологической обстановки в КНР и продолжающимся прибытием на территорию Российской Федерации граждан КНР».

Решение, как пояснили в аппарате Голиковой, было принято оперативным штабом по предупреждению завоза и распространения коронавирусной инфекции на территории РФ, распоряжение кабинета министров об ограничениях подписал премьер РФ **Михаил Мишустин**. Въезд будет ограничен для граждан КНР в туристических, частных, учебных целях и в целях работы на территории РФ. При этом с 19 февраля приостанавливается оформление приглашений на въезд в РФ, уточняют в аппарате вице-преьера. Также приостанавливается выдача разрешений на привлечение и использование иностранных работников и разрешений на работу в отношении граждан КНР.

В среду Голикова разъяснила, что введение ограничения на въезд в Россию китайских граждан вызвано серьезным увеличением их количества, невозможностью обеспечивать карантин для тысяч человек.

«Дело в том, что на территории самой КНР меры в отдельных населенных пунктах ужесточаются, количество граждан, которое приезжало к нам, ввиду того режима, который у нас действовал до этого, достаточно серьезно стало увеличиваться, и обеспечивать карантинные условия и условия постоянного наблюдения тысячам граждан, приезжающих из КНР, мне кажется, не очень целесообразно и для самих граждан КНР, и для наших медицинских учреждений», - сказала Голикова журналистам.

Вице-премьер также отметила, что российские власти в этом решении учли и возросшую на врачей нагрузку в связи с сезонным подъемом заболеваемости ОРВИ в стране. «Обычно в этот период наши медицинские организации работают с нагрузкой, и врачи работают с нагрузкой, и мы посчитали, что на период до тех пор, пока в КНР не будут уменьшаться ими самими принимаемые ограничения, мы считаем, что мы должны были режим ужесточить», - добавила она.

## **ИНТЕРФАКС; 2020.19.02; МОСКВА ОБЕЩАЛА ПЕКИНУ ПО ВОЗМОЖНОСТИ КОРРЕКТИРОВАТЬ ОГРАНИЧЕНИЕ ВЪЕЗДА КИТАЙЦЕВ - МИД КНР**

Россия заранее проинформировала Китай о вступающем в силу 20 февраля ограничении на въезд его граждан в связи с распространением коронавируса и обещала отменить меру, как только ситуация позволит это сделать, цитирует South China Morning Post заявление представителя МИД КНР Гэн Шуана.

«Россия проинформировала Китай заранее о мерах, которые вступают в силу в четверг. Они будут скорректированы или даже сняты, когда позволит ситуация», - приводит издание его высказывание.

Накануне стало известно, что правительство РФ с 20 февраля временно ограничивает въезд на территорию страны граждан Китая «в связи с ухудшением эпидемиологической обстановки в КНР и продолжающимся прибытием на территорию Российской Федерации граждан КНР». Решение, как пояснили в аппарате вице-преьера Татьяны Голиковой, было принято оперативным штабом по предупреждению завоза и распространения коронавирусной инфекции на территории РФ, распоряжение кабинета министров об ограничениях подписал премьер **Михаил Мишустин**.

Въезд будет ограничен для граждан КНР в туристических, частных, учебных целях и в целях работы на территории РФ. При этом с 19 февраля приостанавливается оформление приглашений на въезд в РФ, уточняют в аппарате вице-преьера. Также приостанавливается выдача разрешений на привлечение и использование иностранных работников и разрешений на работу в отношении граждан КНР. Запрет на въезд не затронет лишь граждан Китая, следующих транзитом через российские аэропорты, отметили в аппарате.

## **ИНТЕРФАКС; 2020.19.02; ЭКС-ГЛАВА «МОСКОВСКОГО РЕЧНОГО ПАРОХОДСТВА» СТАЛ ЗАМРУКОВОДИТЕЛЯ РОСМОРРЕЧФЛОТА**

Бывший генеральный директор ОАО «Московское речное пароходство» Константин Анисимов назначен на должность заместителя руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта (**Росморречфлот**).

Соответствующее распоряжение правительства РФ №328-р от 17 февраля опубликовано на сайте правовой информации.

Анисимов - выпускник историко-филологического факультета Института стран Азии и Африки МГУ, имеет степень магистра государственного и муниципального управления РАНГХиГС. В 2002 году занял пост генерального директора «Московского речного пароходства», которое возглавлял до марта 2019 года. Весной прошлого года был назначен на должность проректора **Российского университета транспорта (МИИТ)**.

Как сообщалось, место заместителя руководителя **Росморречфлота**, курирующего речное судоходство и внутренние водные пути, вакантно с лета 2019 года. Занимавший этот пост

Виктор Вовк стал заместителем губернатора Ростовской области по транспорту и строительству.

## **ТАСС; 2020.20.02; ЭКСПЕРТ ПРИЗВАЛ СТРОИТЬ ЗА СЧЕТ ДОБЫВАЮЩИХ КОМПАНИЙ ДИЗЕЛЬНЫЕ ЛЕДОКОЛЫ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ СПГ**

Строительство неатомных ледоколов за счет добывающих компаний способно решить проблему нехватки судов для транспортировки сжиженного природного газа (СПГ) по Северному морскому пути. Такое мнение высказал в среду участник научного совета при Совете безопасности РФ, член бюро научно-технического совета Минприроды РФ Михаил Григорьев.

«Усилия Росатома направлены главным образом на обеспечение круглогодичной транспортировки СПГ по Севморпути в восточном направлении. Все ожидаемые атомные ледоколы ледового класса Icebreaker9 будут расставлены от пролива Вилькицкого, отделяющего полуостров Таймыр от архипелага Северная Земля, до Берингова пролива, который разделяет Евразию и Северную Америку», - отметил Григорьев на международной конференции «Арктика-2020». «Двух оставшихся атомных ледоколов уменьшенной осадки типа «Таймыр» будет недостаточно не только для обеспечения новых проектов в Енисейском заливе к западу от полуострова Таймыр, но и для обеспечения действующих и строящихся производств в Обской губе», - пояснил он.

Строительство в России неатомных ледоколов за счет добывающих компаний и передача этих судов в управление ФГУП «Атомфлот» (дочерней компании Росатома), восполнит нехватку судов, полагает эксперт.

«В настоящее время компания уже имеет опыт эксплуатации дизельных ледоколов - собственного «Обь» и взятого в бербоут-чартер (фрахтование судна без экипажа) «Варандей», который обслуживает одноименный терминал в Печерском море между островами Колгуев и Вайгач», - сказал Григорьев.

Госкорпорация «Росатом» собирается построить пять универсальных атомных ледоколов проекта 22220 с ядерной силовой установкой мощностью в 60 мегаватт на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге. Задачами этих судов станет обслуживание Северного морского пути и проведение экспедиций в Арктику.

На Балтийском заводе уже начаты ходовые испытания ледокола «Арктика», идет строительство ледоколов «Сибирь» и «Урал», четвертый по счету ледокол будет построен в 2024 году, пятый в конце 2026 года.

Пятая международная конференция «Арктика-2020» проходит в Москве 19-20 февраля. Организаторами выступают Совет Федерации, Госдума, Минвостокразвития, Минэкономразвития, Минпромторг, Минприроды и Минэнерго России, а также Торгово-промышленная палата РФ, Российская академия наук. Темами конференции стали шельфовые проекты, транспорт, экология и вопросы освоения Арктики в целом.

<https://tass.ru/ekonomika/7797701>

## **ТАСС; 2020.19.02; ИНВЕСТОРЫ В АРКТИКЕ СМОГУТ ПОЛУЧИТЬ БЕЗВОЗВРАТНУЮ СУБСИДИЮ НА ИНФРАСТРУКТУРУ**

Инвесторы, вложившие в развитие Арктики не менее 300 млн рублей, смогут получить от государства безвозвратную субсидию на инфраструктуру. Об этом на конференции «Арктика-2020» сообщил замглавы Минвостокразвития РФ Александр Крутиков.

«Любой инвестор, который готов вложить в Арктику не менее 300 млн рублей, может получить от государства безвозвратную субсидию на строительство транспортной, энергетической, иной инфраструктуры, которая необходима для запуска нового производства», - сказал он.

Крутиков уточнил, что размер субсидии не будет превышать 20% от объема частных инвестиций в проект. «Например, вы строите новый порт, вкладывая 30 млрд рублей собственных и заемных денег. От государства мы сможете получить до 6 млрд рублей, например, на линию электропередач и железнодорожную ветку», - пояснил **замминистра**.

Крутиков добавил, что эти условия лучше предлагаемых инвесторам на Дальнем Востоке, где объем субсидии ограничен 10% частных инвестиций. При этом процедура отбора проектов значительно упрощена. По словам замглавы министерства, инвестору потребуется представить только бизнес-план с заключением от банка, Фонда развития Дальнего Востока и Арктики или Агентства по привлечению инвестиций. Отбор проектов будет объявлен до конца марта 2020 года, уточнил Крутиков.

Замглавы министерства добавил, что новые налоговые льготы для инвесторов позволят запустить в Арктике реализацию девяти крупных проектов с общим объемом инвестиций 15 трлн рублей.

Ранее комитет Госдумы по бюджету и налогам рекомендовал нижней палате парламента принять в первом чтении поправки в Налоговый кодекс, предусматривающие льготы для инвесторов, планирующих реализовать на арктических территориях новые проекты. Согласно поправкам, любой зарегистрированный в Арктике предприниматель, готовый вложить не менее 10 млн рублей в новый инвестпроект, сможет получить статус резидента Арктической зоны. Это предполагает ряд налоговых льгот и неналоговых преференций, в том числе возможность создания на отдельных участках свободной таможенной зоны.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/investory-v-arktike-smogut-polucit-bezvozvratnuu-subsidiu-na-infrastrukturu>

## **ТАСС; 2020.19.02; ГЛАВА АСТРАХАНСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАЯВИЛ, ЧТО НА РЕМОНТ 160 МОСТОВ В РЕГИОНЕ ТРЕБУЕТСЯ БОЛЕЕ 20 МЛРД РУБЛЕЙ**

Ремонт мостов в Астраханской области требует более 20 млрд рублей, необходимо отремонтировать 160 мостовых объектов, которые находятся в аварийном и неудовлетворительном состоянии. Об этом в среду сообщил губернатор региона Игорь Бабушкин в ходе научно-практической конференции «Проблемы организации ремонта и реконструкции малых и средних мостовых сооружений».

Всего в регионе порядка 300 мостов. Область расположена на реках и каналах, при этом одна треть населения проживает в селах на островах, поэтому поддержание в рабочем состоянии мостов - жизненно необходимо для региона.

«В нашей области 160 мостов, которые находятся в аварийном и предаварийном состоянии, чтобы привести их в необходимое нормативное состояние нам потребуется более 20 млрд рублей. В текущем году мы одни из первых приступаем к реализации проекта «Мосты и путепроводы» в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, уже ведутся работы по разработке проектно-сметной документации по 19 мостам. Также в текущем году планируем приступить к разработке проектов на реконструкцию и капремонт 21 мостового перехода», - сказал Бабушкин.

Он отметил, что до 2024 года планируется отремонтировать и привести в нормативное состояние 124 моста, которые нуждаются в ремонте в первую очередь. Причем, для проведения ремонта и последующего поддержания мостовых сооружений в нормативном состоянии необходимо подготовить высококвалифицированные кадры, развивать цифровизацию, наладить взаимодействие со всеми профильными структурами, а также внедрять новые технологии. Для этого регион будет сотрудничать с ФАУ «РосдорНИИ» (государственный научно-исследовательский институт с 50-летним опытом научной и инновационной деятельности в сфере дорожного хозяйства).

«Астраханская область - один из наиболее подходящих регионов для пилотного внедрения новых технологий. Работа у нас только начинается, проведем оценку состояния [(дорог и мостов)]. Предложили [губернатору] перечень мер на повышение качества работ проектирования. Также мы откроем в регионе наше обособленное подразделение, где наши специалисты и специалисты области будут работать над этими задачами», - уточнил гендиректор ФАУ «РосдорНИИ» Алексей Варятченко.

По информации пресс-службы губернатора, конференция «Проблемы организации ремонта и реконструкции малых и средних мостовых сооружений» продлится три дня.

Участниками мероприятия стали более 180 человек со всей России, а также Германии и Казахстана.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/glava-astrakhanskoy-oblasti-zayavil-chto-na-remont-160-mostov-v-regione-trebuetsya-bolee-20-mlrd-rub>

## **ТАСС; 2020.19.02; КИРОВСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОЛУЧИТ 1 МЛРД РУБЛЕЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ ИЗ КИРОВА В АРХАНГЕЛЬСК**

Кировская область в 2020-2021 годах получит из федерального бюджета 1 млрд рублей на строительство дороги Опарино - Альмеж, которая напрямую соединит Киров с тремя северными районами Кировской области и Архангельской областью, сообщил в среду ТАСС **заместитель министра** транспорта Кировской области Юрий Шевелев.

В настоящее время жители Подосиновского, Лузского и Опаринского районов могут добраться в Киров в объезд через соседние регионы. Строительство дороги Опарино - Альмеж, напрямую соединяющей областной центр с северными районами, началось в 2013 году и должно было завершиться в 2015 году, однако подрядчик «Интердорстрой» не смог закончить работы, строительство было заморожено и возобновилось только летом 2019 года.

«[На строительство дороги в бюджете региона] были предусмотрены областные средства, но по просьбе субъекта выделены федеральные деньги, на два года - 1 млрд рублей. Выделено 100 млн рублей федеральных средств на этот год и 900 млн рублей на следующий год, [министерство финансов региона] вносит предложение на поправку [в бюджет области]», - сказал Шевелев.

Он уточнил, что дорогу планируют достроить в 2021 году. «Подрядчик там устойчивый, работы ведет по графику, вопросов к нему нет», - отметил собеседник агентства.

Ранее первый зампред правительства региона Александр Чурин сообщал ТАСС, что прямая дорога даст толчок к развитию трех северных районов области. Губернатор Кировской области Игорь Васильев назвал завершение строительства дороги «абсолютным приоритетом».

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/kirovskaa-oblast-polucit-1-mlrd-rublej-na-stroitelstvo-dorogi-iz-kirova-v-arhangelsk>

## **ТАСС; 2020.19.02; КИРОВСКАЯ ОБЛАСТЬ В 2019 ГОДУ НЕ ОСВОИЛА 689 МЛН РУБЛЕЙ, ВЫДЕЛЕННЫХ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ**

Ошибки в документации, недобросовестность подрядчиков и другие проблемы стали причиной неосвоения 689 млн рублей дорожного фонда Кировской области в 2019 году, сообщил в среду ТАСС **заместитель министра** транспорта Кировской области Юрий Шевелев.

По данным областного правительства, дорожный фонд региона в 2019 году составил 7 млрд 62 млн рублей.

«С учетом федеральных средств 689 млн рублей [остались неосвоенными] в 2019 году. Причины разные. [В том числе не освоено] 182 млн рублей, [направленных на ремонт дороги] Зуевка-Октябрьский-Городище в Зуевском районе, был расторгнут контракт по причине ошибки в проектной документации. В Верхошижемском районе в связи с банкротством подрядчика был перезаклучен контракт, 136 млн рублей [остались неосвоенными]. В Кирове из-за недобросовестности подрядчика было освоено 7,4 млн руб. из 100 млн рублей, средства планировались на мероприятия по установке недостающих элементов обустройства на пешеходных переходах вблизи образовательных учреждений», - сказал Шевелев.

Ситуацию с расходованием средств на ремонт дорог в регионе в среду обсудили депутаты областного Законодательного собрания в ходе заседания комитета по бюджету и налогам. Как отметил вице-спикер Заксобрания Роман Титов, проблема имеет системный характер. «Пока мы видим сбой [системы]. Есть областное министерство, которое выделяет средства, а контроля [за работой муниципалитетов] нет», - отметил Титов. Руководитель фракции КПрФ Сергей Мамаев также отметил слабый контроль министерства за работой

муниципалитетов и отметил в целом неудовлетворительную работу по содержанию дорог в регионе.

«Только положили новый асфальт, а он весь вылетел, потому что содержания [качественного] нет. От Кирова до Кикнура невозможно ехать, там все выбито. Нужно более конкретно обратить внимание на содержание дорог. Сегодня мы огромные деньги [направляем], а дорог нет», - отметил Мамаев. По словам Шевелева, на состояние дорог серьезно повлияли погодные условия - аномально теплая зима и перепад температур. Шевелев уточнил, что подрядчики будут исправлять недостатки в рамках гарантийных обязательств.

По итогам заседания комитета депутаты решили провести в апреле выездное заседание с участием министра транспорта и представителей муниципальных образований, в которых есть проблемы с организацией работ по ремонту и содержанию дорог.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/kirovskaa-oblast-v-2019-godu-ne-osvoila-689-mln-rublej-vydelennyh-na-stroitelstvo-dorog>

## **ТАСС; 2020.19.02; ВЛАСТИ УДМУРТИИ РАССЧИТЫВАЮТ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ 23 МОСТА И ПУТЕПРОВОДА В БЛИЖАЙШИЕ ТРИ ГОДА**

Власти Удмуртии планируют за три года отремонтировать 23 моста и путепровода по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, соответствующая программа представлена в **Росавтодор**, сообщили в среду в пресс-службе регионального офиса **нацпроекта**.

«Удмуртия представила в **Росавтодор** программу по ремонту искусственных сооружений на период с 2021 по 2023 год. Предполагается, что работы будут выполнены в рамках нового регионального проекта в составе национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. В Удмуртии в ближайшие три года планируют отремонтировать 23 моста и путепровода», - сообщили в пресс-службе.

Общая протяженность сооружений, которые планируется отремонтировать и реконструировать, составляет более 1,5 тыс. погонных метров, в программу вошли региональные и муниципальные объекты. В Удмуртии на дорогах регионального и межмуниципального значения расположено 364 моста и путепровода длиной 13,3 тыс. погонных метров, в том числе девять деревянных мостов, общей протяженностью 264 м. На данный момент 118 объектов нуждаются в восстановлении, ремонте, капитальном ремонте или реконструкции.

В региональном офисе также пояснили, что в этом году будет проведено обследование 10 мостов: это в том числе мост через реку Акшабариха на дороге Сарапул - Воткинск, мост через реку Вожойка на трассе Ижевск - Воткинск, мост через реку Чегандинка на дороге Каракулино - Красный Бор.

Кроме того, в 2020 году будет разработана проектно-сметная документация на семь искусственных сооружений. Среди них путепровод на автодороге Каменное - река Иж - Можгинский тракт, мост через реку Юнда на трассе Игра - Глазов, аварийный закрытый мост через реку Тумка на дороге Пудем — Казаково.

<https://tass.ru/ekonomika/7795619>

## **ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ, РОЗА АЛМАКУНОВА; 2020.20.02; ФАИПАНУЛИ НЕМНОЖЕЧКО: КРУПНЫЕ ПРОЕКТЫ НЕ ПОЛУЧИЛИ БОЛЕЕ 200 МЛРД РУБЛЕЙ; ЭТО ХУДШИЙ УРОВЕНЬ ИСПОЛНЕНИЯ ФЕДЕРАЛЬНОЙ АДРЕСНОЙ ИНВЕСТПРОГРАММЫ ЗА ПОСЛЕДНИЕ 16 ЛЕТ**

Государственные крупные инвестпроекты не получили почти четверть средств, предусмотренных для них в бюджете 2019 года. Это следует из аналитической записки Счетной палаты (СП) об исполнении федерального финансового плана. По данным аудиторов, не было использовано более 200 млрд рублей из 850 млрд. Это самый низкий уровень исполнения инвестпрограммы за последние 16 лет, констатировали в СП. В целом в прошлом году зафиксированы крайне скромные показатели освоения государственных

средств. Сумма зависших денег составила 1,1 трлн рублей. Главная причина сложившейся ситуации — в отсутствии ответственности за срыв планов.

Инвестиционный фальстарт

Федеральная адресная инвестиционная программа (ФАИП) предназначена для вложений в крупные объекты капитального строительства. Среди ее проектов, не получивших деньги в нужном объеме, аудиторы отмечают, например, создание инфраструктуры в морском порту Калининград (недофинансирован на сумму 3,8 млрд рублей), строительство и оснащение НИИ пульмонологии (3,2 млрд), реконструкцию Музеев Московского Кремля (2 млрд), завершение объектов Севастопольского госуниверситета (2,7 млрд) и др.

В общей сложности не было израсходовано 200 млрд рублей из 850 млрд, заложенных в ФАИП. Это антирекорд последних 16 лет, подчеркнули в СП.

Основная причина сбоев в получении средств — бюрократические проволочки, следует из документа СП. В частности, в инвестпрограмму было включено множество проектов без необходимых для старта строительства документов: разрешений, специальных законодательных норм, договоров и т.д. Общая сумма вложений, не обеспеченных документацией, составила 275 млрд рублей.

— Это приводит к невозможности осуществления строительства, резервированию значительных объемов средств федерального бюджета, невыполнению основных показателей реализации ФАИП, — подчеркнули аудиторы.

СПРАВКА «ИЗВЕСТИЙ»

Федеральная адресная инвестпрограмма — это документ, в котором распределяются бюджетные средства на реализацию проектов в сферах строительства и реконструкции.

Исполнение на 76% — это очень низкий показатель, который свидетельствует о неготовности объектов принимать инвестиции, считает завлабораторией финансовых исследований Института экономической политики имени Гайдара Алексей Ведев.

Чтобы изменить ситуацию, по его словам, нужно качественнее прорабатывать программу ФАИП, активно внедрять механизм государственно-частных концессий и провести комплекс мероприятий по улучшению делового климата, так как низкая мотивированность бизнеса вкладывать в экономику проецируется и на **нацпроекты**.

Что-то многовато

Прошлый год в целом был рекордно низким по уровню исполнения государственных расходов. Согласно записке СП, объем зависших бюджетных средств, которые планировалось инвестировать в экономику, составил 1,1 трлн рублей. Это в 1,4 раза больше, чем в 2018 году. Показатель стал худшим за последние 11 лет.

— Самое обидное, что 31 млрд рублей не использовано на развитие образования, тогда как деньги нужны и они реально могли быть освоены, заявил журналистам глава Счетной палаты Алексей Кудрин на презентации доклада по исполнению бюджета.

Он также отметил неравномерное освоение бюджетных средств в течение года. В частности, в IV квартале использована треть всей расходной части федерального бюджета. Причем на декабрь пришлось 18%, или пятая часть расходов — 3,3 трлн рублей, что также стало антирекордом, заявил глава палаты.

Согласно документу СП, больше всего денег не удалось использовать по таким разделам государственных затрат, как «Национальная экономика» (не вложено 254 млрд рублей), «Национальная оборона» (236 млрд) и «Общегосударственные вопросы» (233 млрд рублей).

По госпрограммам (один из главных инструментов бюджетных расходов) было освоено 94% средств, или 11,2 трлн из 11,9 трлн рублей. Хуже всего выполнены планы развития по нескольким направлениям: космос (не использовано 74 млрд рублей, или 29% от предусмотренных в бюджете), Крым и Севастополь (36 млрд, или 28%), образование (31,3 млрд, или 13,7%), транспортная система (61,6 млрд, или 6%), а также ряд других.

В конце прошлого года Алексей Кудрин докладывал президенту, что, по предварительным оценкам, освоение бюджетных средств окажется рекордно низким. Глава СП заявил, что не получится израсходовать по меньшей мере 1 трлн рублей.

**Владимир Путин** этой сумме удивился.

— Что-то многовато, — отреагировал президент.



Главной причиной Алексей Кудрин назвал «слабое качество государственного управления».

— Правительство не может в полной мере преодолеть свои же административные процедуры, чтобы спокойно и своевременно эти расходы осуществить, — заявил Алексей Кудрин.

Проблема кроется в отсутствии ответственности за недостижение поставленных задач, считает профессор Российского государственного университета правосудия Анатолий Селюков. По его словам, законодательством предусмотрены наказания лишь за нарушение процедурных вопросов в исполнении бюджета.

— А о главном — о результативности освоения денег — ничего нет, — заверил эксперт.

Он подчеркнул, что новый глава кабмина акцентировал внимание на персональной ответственности чиновников за неуспехи в работе.

Впрочем, не страшно, если деньги не потрачены своевременно, отмечает руководитель направления «Фискальная политика» Экономической экспертной группы Александра Суслина. Пусть позже, но с пользой, чем как попало, уверена она. По ее словам, дилемма должна быть разрешена в пользу эффективного освоения госсредств по мере готовности проекта, а не финансирования ради галочки. Одно дело, если требуемая сумма не выделяется, и другое — когда за ней не приходят, что говорит о проблеме низкой финансовой дисциплины.

<https://iz.ru/978154/dmitrii-grinkevich-roza-almakunova/faipanuli-nemnozhechko-krupnye-proekty-ne-poluchili-bolee-200-mlrd-rublei>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4260821>

<https://ria.ru/20200220/1564988309.html>

<https://ria.ru/20200220/1564988138.html>

## **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА СИБИРИ; НАТАЛЬЯ РЕШЕТНИКОВА; 2020.20.02; КОМАНДНЫЙ ЗАЧЕТ; СИБИРЯКИ БУДУТ ВМЕСТЕ ПРОДВИГАТЬ МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРОГРАММЫ И ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ**

Свыше семидесяти проектов с общим инвестиционным потенциалом более четырех миллиардов рублей готовы к реализации в регионах Сибирского федерального округа. В числе приоритетных направлений - развитие малой авиации, внутреннего и въездного туризма.

Готовясь к Российскому инвестиционному форуму в Сочи, сибирские регионы решили выступить единым фронтом на площадке Межрегиональной ассоциации «Сибирское соглашение» (МАСС) и под брендом «Большая Сибирь». Сочинский форум отменили из-за угрозы распространения коронавируса, но, как отметил председатель исполнительного комитета МАСС Геннадий Гусельников, «все договоренности остаются в силе», а наработки обязательно будут использованы в дальнейшем - например, на экономических форумах в Красноярске и Санкт-Петербурге. Главное, что совместная подготовка к таким мероприятиям станет концептуальным подходом.

- В регионах понимают, что, объединившись, легче решать задачи. Это касается и участия в форумах с целью привлечения инвесторов в лице госкорпораций или крупного частного бизнеса, и непосредственной реализации проектов, когда для этого есть общие ресурсы, и их нужно задействовать сообща, - подчеркнул председатель исполкома МАСС.

Под брендом «Большая Сибирь» предполагается разработать и реализовать несколько межрегиональных программ, в том числе развития малой авиации и внутреннего и въездного туризма. Эти направления, по словам Геннадия Гусельникова, рассматриваются как наиболее перспективные для повышения привлекательности территорий и комфортности проживания.

Специалистами «Сибирского соглашения» проведена большая работа, в ходе которой проанализированы потребности регионов в новых авиамаршрутах. По данным экспертов, в Сибири насчитывается свыше 400 населенных пунктов, не имеющих устойчивой связи с региональными центрами и соседними территориями. Для решения этой проблемы

требуются минимум 12 воздушных судов третьего-четвертого классов (впоследствии - 21) и организация 41 маршрута (в перспективе - 106), который бы на первом этапе связал 64 труднодоступных населенных пункта (в дальнейшем - 135). Анализ показал, что в регионах есть 250 зарегистрированных аэродромов местного значения и посадочных площадок, которые можно вновь ввести в эксплуатацию. На начальном этапе запланировано восстановить 39 посадочных площадок. В качестве пилотного региона по развитию межрегиональной авиамаршрутной сети выбрана Республика Тыва.

Проект программы «Развитие внутрирегиональной авиамаршрутной сети на территории Сибири», рассчитанной на 2020-2024 годы, уже подготовлен и будет направлен в федеральные органы власти для утверждения и определения источников и объемов финансирования.

Еще одним общим делом для сибиряков может стать развитие экспортно ориентированных трансграничных коридоров. По мнению ректора Сибирского государственного университета путей сообщения Алексея Манакова, актуальность подготовки межрегиональной программы подтверждают результаты внешнеторговой деятельности регионов Сибири в 2013-2018 годах. По словам эксперта, в общей структуре товарооборота доля экспорта составляет 70 процентов, импорта - 30. Но при этом сибирские территории, многие из которых обладают большими возможностями для экспорта за счет приграничного расположения, реализуют их не в полной мере из-за низкой пропускной способности транспортных коридоров.

Для решения этой проблемы разработана программа «Развитие сибирских экспортно ориентированных трансграничных коридоров». Регионам Сибири необходимо определить перспективные рынки сбыта несырьевой продукции и начать их осваивать, расширяя номенклатуру и увеличивая объем выпуска таких товаров. Также предполагается создать прогнозную схему экспортных грузоперевозок, которая должна предусматривать для каждого региона - участника проекта оптимальный вариант доставки продукции на внешние рынки.

Куратором этой работы выступил экспертно-консультационный совет МАСС по приграничному сотрудничеству и внешнеэкономическим связям, который возглавляет губернатор Алтайского края Виктор Томенко.

В свою очередь, глава Республики Алтай Олег Хорохордин стал руководителем экспертно-консультационного совета, который будет курировать реализацию еще одной межрегиональной программы - «Развитие внутреннего и въездного туризма в Сибири».

- Этот комплексный инвестиционный проект должен объединить все перспективные туристические наработки сибирских территорий в единую сеть. Развитие туризма напрямую связано с повышением инвестиционной привлекательности регионов Сибири и, как следствие, с привлечением федеральных и внебюджетных средств во все сферы их экономики. При этом решается еще одна важная задача, связанная с обеспечением занятости населения, в том числе и с развитием малого и среднего бизнеса, - пояснил председатель исполкома МАСС Геннадий Гусельников.

По данным комитета по туризму Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), в России на туристическую отрасль приходится 3,8 процента валового внутреннего продукта и 0,7 процента общей численности занятых в экономике. Появление одного рабочего места в сфере туризма способствует созданию еще пяти в смежных отраслях (транспорт, торговля, сфера услуг, строительство и другие).

Концепция межрегиональной программы подготовлена при участии «Опоры России», Омского государственного технического университета, «Новосибирской ассоциации туристских организаций». Целевые показатели программы - создание к 2025 году более 100 тысяч рабочих мест в сфере туризма, рост турпотока с нынешних 5,5 миллиона до восьми-десяти миллионов человек в год.

По сообщению пресс-службы международного метапоиска Momondo, среди российских городов наиболее заметную положительную динамику турпотока показывает Иркутск, что связано с растущей популярностью озера Байкал. Также увеличился спрос на посещение Новосибирска - признанного делового, научного, образовательного центра Сибири.

В рамках комплексной инвестпрограммы развития внутреннего и въездного туризма в Сибири рассматривается несколько ключевых межрегиональных проектов, в том числе международный туристский маршрут «Великая северная экспедиция», «Сибирский тракт», «Великое Саяно-Алтайское кольцо» (по примеру «Золотого кольца»). Соглашение о совместной реализации проектов готовы подписать руководители шести регионов СФО, а также представители Монголии. Программой предусмотрены развитие горнолыжных курортов в Республике Алтай и Кемеровской области.

<https://rg.ru/2020/02/20/reg-sibfo/nuzhen-li-regionam-obshchij-brend-bolshaia-sibir.html>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.19.02; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ПЛАНИРУЕТ В 2020 Г. СТИМУЛИРОВАТЬ СУБСИДИЯМИ СПРОС НА АВТО-, Ж/Д И СПЕЦТЕХНИКУ**

Правительство РФ планирует в 2020 году перераспределить бюджетные ассигнования, предусмотренные на поддержку лизинга продукции российского машиностроения и производства самоходных машин в размере 18,25 млрд руб.

Соответствующая информация содержится в пояснительной записке к законопроекту, внесенному кабинетом министров в Государственную думу РФ. Он предполагает внесение поправок в закон о федеральном бюджете на 2020-2022 гг. Документ подготовлен «для финансового обеспечения расходных обязательств РФ, возникающих при реализации послания президента Владимира **Путин**а Федеральному собранию 15 января 2020 г.».

«Для реализации первоочередных мероприятий по стимулированию спроса на продукцию российского машиностроения», призванных ускорить социально-экономическое развитие страны и обеспечить занятость, правительство предлагает перераспределить субсидии на следующие мероприятия.

По мнению кабинета министров, 5 млрд руб. субсидий необходимо направить на возмещение выпадающих доходов отечественным финансовым организациям по кредитам, выданным ими в 2015-2017 гг. физическим лицам на покупку автомобилей, а также на возмещение части затрат по кредитам, взятым на те же цели в 2018-2020 гг. Еще 3,3 млрд руб. предлагается предоставить производителям техники, использующей природный газ в качестве моторного топлива.

Кроме того, 3 млрд руб. планируется направить в виде субсидий производителям сельскохозяйственной техники, еще столько же - лизинговым организациям РФ на возмещение потерь в доходах при предоставлении ими скидки по уплате аванса покупателями специализированной техники и оборудования, 2 млрд руб. - по договорам лизинга колесных транспортных средств, заключенным в 2018-2020 гг.

Производителям специализированной техники или оборудования предлагается выделить 1 млрд руб. бюджетных ассигнований для предоставления ими скидки покупателям. Еще 0,95 млрд руб. планируется распределить на возмещение части затрат компаний при приобретении ими железнодорожного подвижного состава.

«Реализация этих мероприятий в I полугодии позволит не допустить стагнацию российского машиностроения, а также обеспечить доступные условия (покупки - ИФ) автомобилей российского производства как для молодых семей и граждан, приобретающих автомобиль впервые, так и для предприятий малого и среднего бизнеса. Также (это - ИФ) позволит осуществить техническое перевооружение парка промышленных компаний и обновить парк строительно-дорожной и коммунальной техники субъектов РФ», - говорится в пояснительной записке.

## **КОММЕРСАНТЪ; 2020.19.02; ФСБ ПРЕДЛОЖИЛА СОЗДАТЬ В ПЕТЕРБУРГЕ СПЕЦИАЛЬНЫЕ ЗАПРЕТНЫЕ ЗОНЫ НА ВРЕМЯ ЕВРО-2020**

ФСБ России проект указа президента РФ «Об обеспечении безопасности чемпионата Европы по футболу UEFA 2020 года в Санкт-Петербурге. Он предполагает усиление мер безопасности, которые должны быть введены на время проведения турнира — с 3 июня по 13 июля — на территориях Петербурга и Выборгского района Ленинградской области. Проект документа размещен на портале проектов нормативных правовых актов.

В частности, в Петербурге и Выборгском районе Ленобласти предлагается установить специальные контролируемые зоны для организации доступа в них физлиц и транспортных средств, куда будут пускать только после проверки прав доступа и досмотра. При этом Межведомственный оперативный штаб (в него войдут представители ФСБ, МВД, МЧС, МИД, СВР, ФСО, **Минтранса**, **Росавиации**, Роспотребнадзора, СК РФ и других ведомств) должен определить перечень контролируемых и запретных зон, утвердить описание их границ и порядок доступа на их территорию. Этот же орган будет согласовывать проведение собраний, митингов, демонстраций, шествий и пикетов, не связанные с проведением Евро-2020.

Ранее “Ъ-СПб” писал, что на обеспечение безопасности во время Евро-2020 в Петербурге намерены потратить 656 млн рублей.

<https://www.kommersant.ru/doc/4260822>

## **РИА НОВОСТИ; 2020.19.02; МИНЮСТ РАССКАЗАЛ О ПОДГОТОВКЕ ПРОЕКТА НОВОГО КОАП**

Рабочая группа по подготовке проекта нового КоАП считает важным при доработке проекта ответственно отнестись к вопросам о размерах штрафов и сроках наказаний по административным делам, сообщает Минюст России.

В среду в министерстве состоялось рабочее совещание по проекту нового КоАП. Участники совещания обсудили проект нового КоАП и связанные с ним законопроекты, размещенные для публичного обсуждения на сайте [regulation.gov.ru](http://regulation.gov.ru), а также поступившие к ним замечания и предложения.

«На совещании отмечалась необходимость дальнейшего обсуждения законопроектов, в том числе с общественными и экспертными организациями. Особо подчеркивалось, что КоАП имеет широкое общественное звучание и влияет на жизнь каждого гражданина. Именно поэтому важно тщательно отнестись к вопросам о размерах штрафов и сроках наказаний по административным делам», - говорится в сообщении.

<https://ria.ru/20200219/1564984630.html>

## **КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2020.20.02; ПОПУТЧИКАМ ЗАКОН НЕ ДОПИСАН; МИНЭКОНОМИКИ РАСКРИТИКОВАЛО ЗАКОНОПРОЕКТ О КАРПУЛИНГЕ**

Законопроект **Минтранса** о регулировании совместных поездок на автомобиле (карпулинг) получил отрицательное заключение Минэкономики. Министерство критикует запрет на оплату таких перевозок наличными и порядок определения стоимости проезда. Согласование документа продолжается, он может быть внесен в Госдуму к октябрю. Крупнейший игрок рынка в РФ — французский BlaBlaCar — поддерживает идею регулирования, но против выступают автобусные перевозчики.

Минэкономики выдало отрицательное заключение на законопроект **Минтранса** о легализации карпулинга, указано на [regulation.gov.ru](http://regulation.gov.ru). На обсуждение законопроект вынесен в ноябре, сейчас идут согласительные процедуры с Минэкономики, по результатам будет принято решение о необходимости его доработки, сообщили “Ъ” в пресс-службе **Минтранса**, уточнив, что срок представления в Госдуму — октябрь.

**Минтранс** предлагает ограничить для перевозчика карпулинга число рейсов в сутки до двух, а число пассажиров — до пяти.

Стаж водителя должен составлять не менее двух лет, а при совершении им коммерческих рейсов его аккаунт в сервисе совместных поездок должен быть заблокирован.

Расчеты между попутчиком и некоммерческим перевозчиком возможны только в безналичной форме через онлайн-сервис. Предельный размер платы за такую поездку **Минтранс** предлагал определить правительству с учетом цены топлива, смазочных материалов и проезда по платным дорогам.

Объем транзакций на рынке карпулинга в России за 2019 год вырос на 30%, до 17,8 млрд руб., подсчитали аналитики «ТИАР-Центра» в исследовании с Российской ассоциацией электронных коммуникаций. Число поездок выросло на 8,2 млн, до 35,1 млн. Аналитики

оценивали данные французского BlaBlaCar и объявления пользователей в соцсетях.

Минэкономики концептуально поддержало идею регулирования рынка, но раскритиковало положения документа **Минтранса**. Например, **Минтранс** не учитывает поездки, договоры по которым заключаются в устной форме или на площадках за пределами агрегатора, например BlaBlaCar. Такая ситуация может привести к оттоку пользователей из агрегаторов и помешать достижению заявленных целей регулирования, считают в Минэкономики.

Предельный размер платы за проезд **Минтранс** предлагает определить в порядке, установленном правительством, однако возможность ее пересмотра не предусмотрена документом, «между тем данный параметр обладает высокой чувствительностью, и для него необходима тонкая настройка, которая фактически будет определять возможность или невозможность осуществления карпулинга на той или иной территории», отмечается в заключении.

Как карпулингу создают нормативную базу

Критику вызвал и пункт, запрещающий оплату перевозки наличными средствами, что не соотносится с положением Гражданского кодекса. Наконец, ряд положений вводят избыточные обязанности, запреты и ограничения для физических и юридических лиц и могут привести к необоснованным расходам с их стороны и из бюджетов всех уровней, заключает Минэкономики.

Негативно отзывается о проекте и первый зампред комитета Госдумы по госстроительству Вячеслав Лысаков («Единая Россия»), возглавляющий межрегиональную общественную организацию автомобилистов «Свобода выбора».

Он считает странными требование о двухлетнем стаже водителя и обязательство проведения оплаты по безналу. «Текст законопроекта вызывает много вопросов и говорит о непрофессионализме **Минтранса**. Регулирование рынка необходимо, но его обсуждение должно проводиться с привлечением всех непосредственных участников рынка»,— сказал депутат «Ъ».

Регулирование рынка карпулинга невозможно без определения понятия некоммерческого фрахта, но его появление навредит рынку автобусных перевозок, рассуждает директор Объединения автопассажирских перевозчиков (ОАП) Татьяна Ракулова. «Поскольку это понятие не сможет действовать только в онлайн, у нелегальных перевозчиков в офлайне появится возможность под видом поиска попутчиков осуществлять заказные перевозки»,— объясняет она. Главным интересантом законопроекта она называет BlaBlaCar, тогда как ОАП не поддерживает его появление. В BlaBlaCar считают необходимым регулирование отрасли, но дискуссию не комментируют.

Руководитель кластера Sharing Economy РАЭК Антон Губницын считает необходимым регламентировать стоимость поездки, их количество в день и максимальное число пассажиров, чтобы отсеять автобусы. «Эти критерии делают коммерческий карпулинг практически невозможным»,— уверен он. «Позиция жестких и обоснованных требований к перевозкам пассажиров оправданна»,— говорит вице-президент «Опоры России» (приглашалась к обсуждению законопроекта) Глеб Киндер.

<https://www.kommersant.ru/doc/4260871>

## **КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.20.02; У ШТРАФА ДОЛГИ ВЕЛИКИ; ГИБДД РЕШИЛА УБРАТЬ С ДОРОГИ БОЛЕЕ 10 ТЫС. ЗЛОСТНЫХ НАРУШИТЕЛЕЙ С ПОМОЩЬЮ ПРИСТАВОВ**

ГИБДД взялась за автовладельцев, на которых висят более 1 тыс. неоплаченных в течение двух последних лет штрафов: их отслеживают камеры, останавливают инспекторы, передают судебным приставам, а те арестовывают машины. К масштабной работе, выяснил «Ъ», Госавтоинспекция и Федеральная служба судебных приставов (ФССП) приступили после аварии в центре Москвы по вине злостного неплательщика штрафов с погибшим и шестью поврежденными авто. По данным МВД, более 70 автомобилистов и 180 юрлиц по всей России более 1 тыс. раз нарушили ПДД и не отреагировали на

штрафные постановления. Еще более 10 тыс. граждан и более 3 тыс. юрлиц не оплатили от 100 до 1 тыс. штрафов.

ГИБДД вместе с ФССП приступили к тестированию новых способов борьбы со злостными неплательщиками штрафов, рассказали “Ъ” в Госавтоинспекции МВД России. Усиление контроля за должниками произошло после ряда резонансных происшествий. Так, 24 января 2020 года на Бутырской улице водитель, управляя BMW с наклейкой на борту «Отдел борьбы с тишиной», выехал на встречную полосу, что привело к гибели человека и повреждению еще шести машин. Выяснилось, что у виновника ДТП 650 неоплаченных штрафов, большая часть из которых — за превышение скоростного режима.

Гражданам, напомним, отведено законодательством 10 дней на обжалование и 60 дней — на оплату постановления, срок давности которого составляет два года с момента вступления в силу. В 2019 году 84% нарушителей оплатили штрафы в установленный срок. Затем ГИБДД направляет материалы по ст. 20.25 КоАП (неоплата штрафа в срок) в суд. Санкция — вплоть до административного ареста нарушителя. ФССП возбуждает исполнительное производство: для взыскания долга нарушителю может быть запрещен выезд за рубеж, ограничено действие прав и арестовано имущество. Арест автомобиля, а впоследствии его реализация с аукциона применяется при неоплате штрафов на сумму свыше 3 тыс. руб.

ГИБДД решила исключить нарушителей, подобных упомянутому водителю BMW, из числа участников дорожного движения, предложив ФССП новые способы взаимодействия.

Ведомство составило список самых злостных неплательщиков. Оказалось, что более 70 автомобилистов и 180 юрлиц по всей России имеют более 1 тыс. неоплаченных штрафов. Более 10 тыс. граждан и более 3 тыс. юрлиц не оплатили от 100 до 1 тыс. штрафов. «Рекорд» принадлежит компании, на которой висит более 27 тыс. штрафов, и москвичке, за которой числится 2,5 тыс. постановлений. 10 февраля на Рублевском шоссе был остановлен водитель BMW, у которого насчитали 2,1 тыс. «безответных» постановлений. Сумма задолженности в таких случаях, как правило, превышает 500 тыс. руб.

Большая часть злостных неплательщиков зарегистрирована в Москве, они перемещаются по столице и соседним с ней регионам. Камеры позволяют ГИБДД отслеживать их маршруты онлайн. За последнюю неделю инспекторы остановили уже несколько десятков машин. До конца 2020 года к системе слежки подключат все 16 субъектов ЦФО. Если водитель и автовладелец — одно лицо, на него оформляют материалы за неуплату. По возможности нарушителя доставляют сразу в суд, авто арестовывается приставами для реализации за долги. Оформление может занять один-два часа. Если водитель владельцем авто не является и долгов у него нет, его отпускают, но авто все равно арестуют.

Сотрудники управлений ГИБДД и ФССП по Москве задерживают машины должников-москвичей, сотрудники центрального аппарата ГИБДД и ФССП — «иногородних» должников, перемещающихся по столице и области.

Судебные приставы, по данным “Ъ”, отработывают технологию, позволяющую их коллегам из регионов более оперативно обмениваться информацией. Это позволит сотрудникам ФССП одного субъекта федерации арестовать за долги машину в другом.

«Такого рода мероприятия периодически проводятся во всех субъектах, в том числе и на территории Москвы», — рассказали “Ъ” в пресс-службе ФССП. Пристав сначала выносит постановление о запрете регистрационных действий на авто, а во время рейда принимает решение уже о наложении ареста на машину. «При предъявлении документов, подтверждающих оплату», ранее наложенные ограничения отменяются, арест на имущество не накладывается, добавили в ФССП.

Наличие тысячи неоплаченных штрафов «явно указывает, что с автовладельцем что-то не так», считает координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов. «К таким последствиям приводит, как правило, агрессивное поведение на дороге, — считает он. — Граждане порой сталкиваются с проблемами получения штрафов по почте, ошибками камер, но к такому количеству долгов это едва ли может привести». Теперь ряд должников, возможно, задумается о погашении, считает юрист, адвокат движения

«Свобода выбора» Сергей Радько. Но риск, по его мнению, возникает, например, если гражданин не успел переоформить на себя купленную подержанную машину либо пользуется ей по доверенности: «Тогда машины можно лишиться за долги номинального собственника». В целом, говорит господин Радько, действия ГИБДД и ФССП подтверждают, что система автоматической фиксации «способна лишь выписывать штрафы»: «Реального контроля за их уплатой не существует».

<https://www.kommersant.ru/doc/4260824>

## **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА; ВЛАДИМИР ТАЮРСКИЙ; 2020.20.02; МОСТ МЕЧТЫ; ЗА ПЕРЕХОД ЧЕРЕЗ ЛЕНУ ЯКУТИИ НАЧНЕТ ПЛАТИТЬ ЧЕРЕЗ ПЯТЬ ЛЕТ ПОСЛЕ НАЧАЛА СТРОИТЕЛЬСТВА**

Правительство Якутии заключило с консорциумом Ростеха и группы «ВИС» концессионное соглашение о строительстве автомобильного моста через реку Лену в 30 километрах от столицы республики.

По словам председателя совета директоров группы «ВИС» Игоря Снегурова, подготовка к строительству началась сразу после подписания документа - важно использовать время, пока на реке стоит крепкий лед.

- Практическая работа стартует с сегодняшнего дня, так как сроки для такого амбициозного проекта у нас очень сжатые. Создана межведомственная рабочая группа, разработана пошаговая дорожная карта. На место строительства оперативно перебазируются специалисты и техника для начала изыскательских работ «со льда», - сообщил он.

Проекта пока нет. Согласно предварительным планам под трехкилометровый двухполосный вантовый мост в русле реки будет подведено всего три опоры. Широкие пролеты необходимы для того, чтобы обезопасить сооружение от мощных ледоходов, сдирающих, как рашпилем, берега и острова. Суммарная протяженность подходов на обоих берегах составит 11 километров. Пока это все обнародованные технические подробности.

За год консорциум должен подготовить и защитить проект. Пять лет уйдет на строительство. Если ничто не помешает этим планам, в 2025-м регион получит долгожданный мост, о котором мечтали поколения якутян.

Более 80 процентов населения республики проживает на левобережье Лены, где расположен и Якутск. По сути, люди находятся на огромном острове. Беспрепятственно переехать через реку можно лишь зимой по льду. Летом работают паромы, и платить надо не только за перевоз автомобилей, но и за каждого пассажира. А осенью, когда на переправе приходится задействовать ледокол, тарифы на перевозку становятся астрономическими: для грузовиков, к примеру, от 25 до 135 тысяч рублей.

Но самое тяжелое время - межсезонье, когда перебраться через реку невозможно вообще. По мере потепления климата этот период удлиняется и уже достиг полутора месяцев. Поэтому Якутск превращен в гигантский склад, где приходится на длительный период запасать все и вся для самого города и районов, расположенных в зоне досягаемости. Соединение берегов положит конец этим проблемам.

У моста есть и более глобальное значение.

- Он не только соединит западную и восточную части Якутии, но и обеспечит пространственную связность Дальнего Востока и Арктики, огромных территорий, рассеянных великой рекой от Байкала до Ледовитого океана. Ленский мост свяжет три федеральные и пять региональных автодорог, Амуро-Якутскую железнодорожную магистраль, крупнейший речной порт и международный аэропорт. В перспективе это основной элемент будущей трассы Иркутск - Магадан, - отмечает глава Якутии Айсен Николаев.

Казалось бы, строительство такого объекта - радостное событие. Но большой праздник умудрились превратить в скандал из-за различных оценок стоимости моста. До подписания концессионного соглашения в правительстве республики цену называли довольно приблизительную - от 65 до 85 миллиардов рублей. Однако местный аналитик

добросовестно исследовал текст документа, оценил его положения буквально (а как их еще оценивать?), и, по его расчетам, вышло, что мост обойдется в 120 миллиардов! Причем оплачивать все затраты придется из казны республики.

Эти выкладки через интернет пошли в массы и вызвали огромный негативный резонанс. Шутка ли - больше половины годового бюджета региона, пусть и в рассрочку! Страсти разгорались, а местные власти хранили молчание. Подробные разъяснения о финансовой модели проекта были обнародованы на официальном информационном портале лишь после того как люди начали выходить на пикеты против «моста, который загонит республику в долговую яму».

Судя по официальной публикации, на инвестиционной стадии будет потрачено 83,4 миллиарда рублей с учетом НДС. 29,1 миллиарда составят средства частного инвестора, 47,9 миллиарда - федеральный грант и лишь 6,4 миллиарда рублей - деньги из бюджета республики, причем их выплата запланирована на 2025 год.

Затем наступит стадия эксплуатации моста. Она продлится 19 лет, в течение которых концессионер будет обслуживать сооружение и, грубо говоря, «отбивать» вложенные деньги, при этом уплачивая в бюджет республики налоги на имущество и на прибыль (их сумма оценивается в 13,8 миллиарда). «В сухом остатке расходы из бюджета Республики Саха (Якутия) по инвестиционному и эксплуатационному платежам в течение 19 лет эксплуатации составят 20,2 миллиарда рублей», - отмечено в официальном сообщении.

Судя по этим выкладкам, общие затраты на мост все-таки подберутся к 100 миллиардам. Но далеко не вся нагрузка ляжет на бюджет региона. А кое-что в него даже вернется в виде налогов.

Кстати, разговоры о том, что платить за все придется только из регионального бюджета, возникли не на пустом месте. Они следуют из того же буквального прочтения концессионного соглашения. Федеральный центр не является стороной этого соглашения. Его подписали представители консорциума и республики, поэтому все финансовые обязательства в документе возложены на Якутию. Очевидно, какие-то договоренности относительно финансового участия Москвы в строительстве моста есть, но пока они не оформлены, и это волнует якутян.

После подписания соглашения глава Ростеха Сергей Чемезов подчеркнул, что параллельно с детальной проработкой проекта и подготовкой его к госэкспертизе «надо решать ключевые вопросы финансирования с федеральными ведомствами». Речь - о важнейшем, поскольку вся финансовая модель построена на условии выделения средств федерального бюджета, которые вроде бы обещаны, но не более. Потребность в этих деньгах возникнет уже в 2021 году.

<https://rg.ru/2020/02/20/reg-dfo/za-stroitelstvo-mosta-cherez-lenu-iakutiia-nachnet-platit-cherez-piat-let.html>

## **РБК; 2020.19.02; ОБРАЗЦОВАЯ ДОРОГА; КРУПНЕЙШИЙ В РОССИИ ГЧП ПРОЕКТ – ТРАССА М-11 МОЖЕТ СТАТЬ ОБРАЗЦОМ ДЛЯ МОДЕРНИЗАЦИИ ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Новая платная скоростная магистраль из Петербурга в Москву была открыта в конце ноября 2019 года. Трасса уже пользуется большим спросом у автомобилистов и грузоперевозчиков. Построенная в рамках государственно-частного партнерства дорога стала примером успешной реализации проектов с привлечением частного капитала и использованием комбинированных форм сотрудничества.

Дешево и быстро

Движение по седьмому и восьмому участку скоростной автомагистрали М-11 «Нева», соединяющей Москву и Петербург, запущено в ноябре 2019-го в присутствии президента РФ Владимира Путина. Стоимость самого дорогого в истории России проекта государственно-частного партнерства (ГЧП) составила 520 млрд рублей, что примерно вдвое больше, чем у Крымского моста, железнодорожное движение по которому президент России запустил в декабре прошлого года.



К лету 2020-го загрузка новой трассы может превзойти плановые показатели — 20 тысяч автомобилей в сутки, говорит глава ООО «Магистраль двух столиц» Антон Новиков, компания эксплуатирует седьмой и восьмой этапы дороги. «Уже сейчас в отдельные дни трафик достигает 19 тысяч автомобилей в сутки. Хотя дорога только открыта», — добавляет он.

Перевозчики отмечают, что новая трасса позволяет значительно сократить время в пути: «Встал на дорогу, включил круизконтроль — и едешь». Отсутствие крутых поворотов, спусков, подъемов, населенных пунктов и пересечений с другими дорогами позволяет поддерживать высокую среднюю скорость. Трасса строилась исходя из того, что скорость перемещения по ней может достигать до 150 км/ч, но пока разрешенная скорость 110 км/ч и на объезде Верхнего Волочка — 130 км/ч. Впрочем, верхний предел обещают увеличить до 130 км/ч уже в 2020 году.

Трасса активно обустраивается: госкомпания «Автодор» монтирует оборудование, чтобы покрыть мобильной связью всю дорогу. В обозримой перспективе предполагается соорудить несколько многофункциональных зон со стационарными заправками, кафе, детскими площадками, автосервисом и другими необходимыми в дороге услугами. А пока дефицит АЗС компенсируется временными контейнерными заправками, которые располагаются каждые 80 км пути на площадках для отдыха.

ГЧП неизбежно

Появление высококачественной скоростной магистрали в России, где уже больше половины дорог общего пользования, по данным Росстата, не соответствует нормативным требованиям, — огромное достижение. Повышение качества дорог и безопасности дорожного движения президент РФ **Владимир Путин** возвел в ранг национального проекта, чтобы переломить негативный тренд к 2024 году. Добиться поставленной цели только за счет государственных средств вряд ли получится. Основные сдерживающие факторы развития дорожной сети — ограниченность бюджетных средств, отмечают в **Минтрансе**.

Минэкономразвития оценил непокрытую потребность инвестиций в инфраструктуру на 2019 год почти в 2 трлн рублей. Это означает, что в бюджете не хватает средств на восстановление и поддержание инфраструктурных объектов в нормативном рабочем состоянии. По оценкам McKinsey Global Institute, до 2030 года расходы России на инфраструктуру могут превысить 90 трлн рублей, что сопоставимо с годовым ВВП страны и в 4,5 раза превосходит доходы ее бюджета. Недостающие средства правительство РФ изыскивает за счет «бюджетного маневра» и привлечения частных средств.

Восполнить дефицит государственных средств на инфраструктуру, в частности транспортную — дороги, вокзалы, аэропорты, — позволяет ГЧП. Объем ГЧП в последние годы растет. К началу 2020 года только в транспортной сфере РФ на различных стадиях реализации на муниципальном, региональном и федеральном уровнях находится 193 проекта ГЧП (на конец 1-ого полугодия 2019 года — 173 проекта), подсчитали в АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области». В подавляющем большинстве случаев (74%) по схемам ГЧП в России реализуются именно проекты транспортной инфраструктуры. Одним из крупнейших проектов ГЧП в новейшей истории России стало строительство трассы М-11.

Основная форма ГЧП

Многообразие форм государственно-частного партнерства — концессионные, инвестиционные соглашения, договоры аренды с инвестиционными обязательствами, договоры аренды муниципального имущества, корпоративное партнерство, контракт жизненного цикла — ключевая проблема развития ГЧП, отмечают эксперты, что лишает уверенности в успехе такого партнерства и инвесторов, и власти.

Более или менее хорошо отработано законодательство о концессионных соглашениях. Возможно, поэтому концессия — наиболее распространенная форма ГЧП. По ней реализуется больше половины инфраструктурных проектов — 64%. Так, головной, седьмой и восьмой участки М-11 создавались по концессионным соглашениям, а остальные участки дороги строились по неконцессионным формам ГЧП: долгосрочным

инвестиционным соглашениям на строительство, содержание, ремонт, капитальный ремонт и эксплуатацию. В любом случае суть сотрудничества в том, что частные партнеры привлекают часть средств на строительство дороги.

Например, застройщиком двух подходящих к Петербургу участков М-11 общей протяженностью 141 км стало ООО «Магистраль двух столиц» (МДС). С ним в ноябре 2014 года госкомпания «Автодор» (концедент) заключила 27-летнее концессионное соглашение о финансировании, строительстве и эксплуатации седьмого и восьмого участков магистрали (седьмой участок 543–646 км и восьмой участок 646–684 км).

Капитальные расходы на строительство этих участков составили около 80 млрд рублей, из которых 57,6 млрд рублей — капитальный грант концедента, а остальное — кредиты и средства, полученные от продажи облигаций. «Это был первый опыт привлечения средств через облигационный займ, и очень успешный опыт», — говорит Антон Новиков.

Потраченные инвесторами средства, а также расходы на эксплуатацию дороги возмещаются концессионеру (МДС) с прибылью платежами (инвестиционный и эксплуатационный) из государственной компании «Автодор», которая получает собираемую с автомобилистов плату за проезд по М-11. Сбор платы организует концессионер.

Преимущество концессии еще и в том, что она позволяет не только строить дорогостоящие инфраструктурные объекты в условиях дефицита бюджетных средств, но и применять передовые технологии. Обычно для реализации концессионных соглашений частные партнеры государства создают специальную проектную компанию. Например, МДС учредили группа ВТБ и VINCI Highways, дочерняя компания Vinci Concessions (часть французской строительной группы VINCI). Наличие иностранного партнера позволило МДС использовать в строительстве европейские технологии и опыт, что, как полагают в МДС, позитивно скажется на эффективности эксплуатации трассы.

В Петербурге ВТБ стал главным участником ООО «Воздушные Ворота Северной Столицы», которое по соглашению о ГЧП модернизировало и реконструировало аэропорт «Пулков». В качестве основного инвестора группа ВТБ участвовала в строительстве и финансировании автомагистрали «Западный Скоростной Диаметр» (ЗСД), общей стоимостью более 210 млрд рублей. В Республике Башкортостан ВТБ Инфраструктурный Холдинг реализует дорожный проект «Восточный выезд» из Уфы, полной стоимостью около 40 млрд рублей.

«С момента принятия федерального закона о концессиях в 2005 году механизмы государственно-частного партнерства (ГЧП) и концессии стали важным аспектом развития российской экономики, — комментирует руководитель «ВТБ Инфраструктурный Холдинг» Олег Панкратов. — Правительство Санкт-Петербурга выступило инициатором развития ГЧП на региональном уровне и, начиная с 2006 года, приступило к подготовке реализации проектов. ВТБ является активным игроком на рынке ГЧП с 2007 года. Группа внесла существенный вклад в формирование рынка в целом и привлекла более \$17 млрд инвестиций в российскую инфраструктуру. Сегодня мы видим развитие российского рынка ГЧП/концессий, включая тенденцию более активного участия пенсионных фондов в финансировании проектов, а также применение механизмов ГЧП в новых секторах, таких как логистика, медицина и т.д.»

Потребность в частных деньгах на развитие инфраструктуры стремительно нарастает. По оценкам экспертов, по мере деградации материально-технической базы, в 2020 году необходимо привлечь 6,5 трлн рублей, а в 2021 году — 7 трлн. Пока же средства частных инвесторов, участвующих в ГЧП, покрывают примерно половину этой потребности.

<https://plus.rbc.ru/news/5e4ce6507a8aa97a15f3f196>

## **РЕАЛЬНОЕ ВРЕМЯ; ЕКАТЕРИНА АБЛАЕВА; 2020.19.02; КОНЦЕПЦИЮ СЕТИ МЕТРОБУСОВ РАЗРАБОТАЮТ МОСКВИЧИ, НО ПРИЖИВЕТСЯ ЛИ ЭТОТ ТРАНСПОРТ В КАЗАНИ?; ЭКСПЕРТЫ РАЗОШЛИСЬ ВО МНЕНИЯХ, ЧТО СПАСЕТ ГОРОД ОТ ПРОБОК В УСЛОВИЯХ РАСТУЩЕЙ АВТОМОБИЛИЗАЦИИ**

Московский РосдорНИИ приступил к разработке концепции для сети метробусов в Казани. Появление новой транспортной системы в любом случае потеснит действующую и, по мнению экспертов, скорее всего, ограничит передвижение на личных автомобилях. «Реальное время» разбиралось, насколько осуществим проект скоростного наземного транспорта в столице Татарстана и на какой стадии сейчас разработчики.

Метро над землей

Впервые о метробусах как о новом виде транспорта для Казани заговорили с высоких трибун чуть более года назад. На коллегии Миндортранса РТ заявили о планах построить три линии метробусов протяженностью 50 км. Предполагается, что метробусы вместимостью 300 пассажиров будут двигаться по выделенной полосе без разрывов и перевозить до 8 тысяч пассажиров в час. Посадку в метробусы планируется осуществлять, как на электричку — через турникеты в специально построенных терминалах.

Разберемся, что собой представляют метробусы. Это система скоростного автобусного сообщения, известная во всем мире как BRT (Bus rapid transport). Основное их отличие от обычных автобусов, перемещающихся по выделенной полосе, состоит в том, что полосы для метробусов образуют цельную линию без разрывов. Пассажиры садятся в скоростные автобусы через специальные терминалы, заранее оплатив проезд. Выделенная полоса для метробусов, как правило, отгорожена от остальной проезжей части, но иногда по ней ездят автобусы обычных маршрутов. В некоторых городах с каждой станции отправляется два-три автобуса в минуту. Внутри такой системы всегда можно выйти и пересесть бесплатно на другой автобус, идущий в нужном направлении. Метробусы особенно популярны в Латинской Америке, где метро строилось медленно и требовались срочные эффективные решения для борьбы с пробками. Самая развитая система метробусов — в Боготе. Она опутывает весь город, постоянно строятся новые линии.

Реконструкция дорог, заездных карманов и варианты «коридоров»

В сентябре прошлого года власти Казани сообщили о проектировании схемы движения нового скоростного транспорта. Разработчики генплана предложили запустить новый вид скоростного транспорта от железнодорожного вокзала до Дербышек, улицы Гаврилова и Лесного городка.

Глава транспортного комитета Айдар Абдулхаков объявил общую стоимость строительства сети метробусов — 7 млрд рублей. Конкурс на право разработки проекта стоимостью 15 млн рублей объявили в октябре. Как сообщили «Реальному времени» в мэрии, по результатам конкурса в декабре исполком Казани заключил контракт с ФАУ «Российский дорожный научно-исследовательский институт» (Москва), который разрабатывает концепцию запуска пилотных маршрутов скоростного автобусного сообщения.

— Внедрение этой системы позволит увеличить скорость передвижения пассажиров, сократить время в пути, повысить безопасность дорожного движения, уменьшить количество городского пассажирского транспорта и улучшить экологическую ситуацию в городе, — ответили на запрос «Реального времени» в Комитете по транспорту Казани. — Сотрудники института проанализируют не менее трех вариантов транспортных коридоров для метробусов на улицах Казани с учетом текущей и перспективной транспортной инфраструктуры. Предусматривается использование так называемых сочлененных автобусов, которые должны следовать по выделенным полосам.

В случае с сочлененными автобусами речь идет о новых белорусских низкопольных автобусах большого класса MAZ-215. В канун Нового года машины протестировали в Казани, сообщив, что их можно будет использовать и на маршрутах метробусов. Казанцам-старожилам эти новые автобусы живо напомнили «гармошки» «Икарусы».

В мэрии, отвечая на вопрос «Реального времени», отметили, что тестирование выявило ряд недостатков:

— Задача тестирования данного автобуса заключалась в определении возможности использования на маршрутах городского транспорта метробусов. В результате опытной эксплуатации было определено, что автобус МАЗ-215 в силу увеличенной габаритной длины испытывает трудности при повороте на 90 градусов. Заездные карманы, расположенные на остановочных пунктах, не соответствуют габаритам сочлененного автобуса особо большого класса.

По этой причине специалисты мэрии намерены реконструировать улично-дорожную сеть. В дальнейшем габариты автобусов будут учтены при планировании трасс метробусов в Казани. В Комитете по транспорту считают, что ко второму кварталу текущего года концепция будет разработана, а к 2023 году систему удастся внедрить. «Сложность — в большом количестве проектно-сметной документации. И, конечно же, требуется большое финансирование», — отметил Айдар Абдулхаков.

Способ увеличить скорость передвижения пассажиров

— Метробусы — это способ организации автобусного сообщения, отличающийся более высокими эксплуатационными характеристиками по сравнению с обычными автобусными маршрутами, — добавили нашему изданию в мэрии Казани.

На онлайн-конференции в «Реальном времени» глава Кировского и Московского районов Казани Сергей Миронов, отвечая на вопрос о транспортной разгрузке Горьковского шоссе, рассказал, что одним из вариантов обслуживания «Салават купере» рассматривается запуск метробуса — через улицу Тэцевскую. Для этого необходимо проложить недостающий участок дороги. Этим вопросом занимается Комитет по транспорту, сообщил Миронов. Движение к «Салават купере» позволит разгрузить и дорогу-дублер через улицу Осиновскую. Подготовлено постановление по ее расширению — для этого необходимо изъять 15 домовладений.

Пока заявления руководства города о метробусах оставляют больше вопросов, чем ответов. Подойдут ли городские дороги Казани для скоростной сети? К тому же выделенная полоса для общественного транспорта уже существует. Будут теснить автобусы или выделять еще одну полосу для них? За разъяснениями «Реальное время» обратилось в московский институт РосдорНИИ. В пресс-службе учреждения сообщили, что ответ на запрос нашего издания направили на согласование в мэрию. Специалисты исполкома Казани заверили, что никакого письма из Москвы не получали. Таинственные сотрудники столичного института так и не сообщили, в какой городской отдел направили информацию о метробусах.

«От метробусов пострадают автолюбители»

На перспективу появления на казанских улицах метробусов эксперты отреагировали по-разному. Экс-начальник отдела инноваций **Минтранса** РТ Ринат Губаев согласен с тем, что Казань, безусловно, нуждается в решении транспортной проблемы. По его мнению, метро — слишком долгоиграющий проект, который не позволяет оперативно разгружать городские улицы.

В свое время эксперт уже предлагал для Казани вариант надземной транспортной системы. Но варианту решить проблему с помощью метробусов он пока не доверяет:

— Метробусные направления постоянно будут пересекаться с основными действующими маршрутами, не смогут избежать светофоров, перекрестков. Линия скоростного транспорта — аналог отведенной полосы для автобусов. Тогда как будут использоваться автобусы? Если метробусы пустят до Фермы-2, что скорее связано со строительством БКК, тогда их маршрут совпадет с трамвайным направлением. И что дает сам метробус? Более дешевый проезд? Вместимость больше? Любой поворот в городе для длинных автобусов — проблема, надо идеально выстроить для них дорогу, — рассуждает Ринат Губаев.

В идеале, полоса для метробусов должна быть полностью отгорожена от основной проезжей части. Губаев замечает, что «сейчас хоть какая-то часть транспорта, такси например, по существующей выделенной полосе может проскакать. А если отведут еще часть дороги и для метробусов, эти полосы будут занимать огромную территорию. И это значит, что будут сужать улицы. Дома же не раздвинут — следовательно, пострадают автолюбители. Возникнет конфликтная ситуация между владельцами личного транспорта

и представителями общественного. Для Москвы строятся огромнейшие широкие магистрали, хотя и там автолюбители недовольны, что у них крадут пространство».

Авиаэкспресс сняли, но сейчас в порядке престижа эта электричка все-таки работает.

Не все транспортные новшества экс-сотрудник министерства считает оправданными.

Губаев вспомнил, как в аэропорт пустили «Ласточку» от железнодорожного вокзала:

— В 2018 году перевезли всего 134 тыс. человек с учетом чемпионата мира по футболу. В день за восемь рейсов перевозили 467 пассажиров, 60 пассажиров — за один рейс. Беда в том, что на ошибках учатся. Авиаэкспресс сняли, но сейчас в порядке престижа эта электричка все-таки работает. Чтобы оценить, насколько приживется новый вид пассажироперевозок, надо использовать тестовый режим. Примет город или не примет новый вид транспорта? И только потом давать уже серьезные обещания и хаять то, что есть, — заявил эксперт.

«Общественному транспорту — преференции»

Завкафедрой градостроительства и планировки сельских населенных мест КГАСУ Александр Дембич рассказал об удобстве метробусной сети:

— Время в пути ведь не всегда зависит от длины маршрута, оно зависит еще и от количества остановок, на которые автобусы тратят порой больше времени, чем на саму поездку. Есть развозящий транспорт, который делает частые остановки через короткие промежутки времени и длины, по 400—500 метров в серединной и периферийной части города и по 200 метров или даже меньше в центре города. А метробусы — экспресс-транспорт типа метро, у которого остановки через 2—3 километра и больше. Если, допустим, из одного конца города в другой у метробуса будет четыре-пять остановок, то, естественно, он в два раза быстрее приедет по выделенной полосе, не тратя время на пробки — в этом преимущество скоростного автобуса.

В отличие от предыдущего собеседника, завкафедрой КГАСУ не сомневается в задуманном проекте и полагает, что Казань вполне впишется в него.

— Это не очень проблемный проект. Метробусы — это сцепка автобусов, которая ходит по четко установленному маршруту. Он очень похож и на трамвай с жестким расписанием. У нас уже есть выделенная полоса. Просто ее нарушают, заезжая на нее часто. Иногда устанавливают пластмассовые отбойники от автомобилистов, а также камеры, которые снимают нарушителей. Если продолжат применять видеосистему, начнут приходить штрафы, постепенно приучат водителей придерживаться предназначенных для них полос, — подчеркивает Дембич.

Он предполагает, что «вряд ли всю городскую трассу будут полностью использовать под метробусы. На каких-то участках они будут соседствовать с обычными маршрутами автобусными». Но, по мнению специалиста КГАСУ, это сильно не помешает остальному общественному транспорту. Однако личный, разумеется, потеснит:

— Метробусы не пойдут по второстепенным магистралям, а только по центральным многополосным магистралям, где три-четыре полосы движения. И стратегическая задача заключается в том, чтобы как можно больше людей пересадить на общественный транспорт и тем самым снизить количество автомобилей, особенно в центральной части города. Везде так происходит. Во многих странах даже вводят платный проезд для индивидуального транспорта, запрещают парковки в определенных местах, чтобы разгрузить мегаполисы. Общественный транспорт должен пользоваться максимальными преференциями, ему надо создавать лучшие условия.

[https://m.realnoevremya.ru/articles/166495-v-moskve-razrabatyvayut-koncepciyu-metrobusov-dlya-kazani?\\_url=%2Farticles%2F166495-v-moskve-razrabatyvayut-koncepciyu-metrobusov-dlya-kazani](https://m.realnoevremya.ru/articles/166495-v-moskve-razrabatyvayut-koncepciyu-metrobusov-dlya-kazani?_url=%2Farticles%2F166495-v-moskve-razrabatyvayut-koncepciyu-metrobusov-dlya-kazani)

### **РИА НОВОСТИ; 2020.19.02; НЕВЕРОВ ПОПРОСИТ УСКОРИТЬ РАБОТУ НАД ПРОЕКТОМ О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТАКСИ**

Руководитель фракции «Единая Россия» в Госдуме Сергей Неверов обратится к первому вице-спикеру ГД Александру Жукову с просьбой совместно с думским комитетом по

транспорту и строительству ускорить работу над проектом о регулировании деятельности такси.

Неверов напомнил, что в Госдуму поступало несколько инициатив, касающихся совершенствования регулирования деятельности такси.

«Один из них («О государственном регулировании отношений в области организации и осуществления деятельности по перевозке легковым такси и деятельности служб заказа легкового такси, внесении изменений в отдельные законодательные акты») был принят в первом чтении. Поскольку к документу есть ряд серьезных замечаний, ведется работа над поправками ко второму чтению», - сказал руководитель ЕР в Госдуме.

По его словам, затягивание работы над поправками и устранением замечаний приводит к тому, что важнейшие инициативы, которые касаются защиты прав и безопасности миллионов пассажиров такси, невозможно рассматривать только из-за формальных признаков. «Вынужден обратиться к первому зампреду думы Александру Жукову с просьбой серьезно разобрать с комитетом по транспорту эту ситуацию и ускорить работу над законопроектом», - сказал Неверов.

«Алгоритм работы понятен: если замечания не будут устранены, если не будут учтены в качестве поправок новые инициативы, которые отражают реалии работы этого рынка, законопроект не получит поддержку во втором чтении. В таком случае мы вернемся к предложенным законопроектам коллег», - добавил политик.

При этом он подчеркнул, что наиболее проработанным документом, который имеет перспективу принятия, является законопроект, предложенный парламентариями вместе с заместителем председателя Совфеда, секретарем генсовета «Единой России» Андреем Турчаком. «К сожалению, он был возвращен авторам по формальным признакам, но никак не из-за содержания и сути документа, который, повторю, является тщательно выверенным», - заключил Неверов.

В декабре прошлого года группа сенаторов и депутатов во главе с Турчаком внесла на рассмотрение Госдумы законопроект, повышающий безопасность пассажиров такси. Как отмечал Турчак, главным условием работы агрегаторов должно стать введение солидарной ответственности за вред, причиненный здоровью или жизни пассажира, в случае аварии или другого нарушения.

Таксист Александр Зигуля из Харькова нашел оригинальный способ привлечь клиентов – он взял себе в напарники рыжего кота по кличке Чай. Режим таксиста непростой, поэтому нужен был особый кот с хорошим вестибулярным аппаратом. Пушистого напарника Александр искал везде - по друзьям, в зоомагазинах, - но нашел, в итоге, на автомойке.

Законопроектом предполагалось предоставить самозанятым гражданам право осуществлять таксомоторные перевозки. Кроме того, в законопроекте закреплена финансовая ответственность агрегаторов за передачу поездок таксистам, не имеющим разрешения на осуществление деятельности такси. Также законопроект вводит требование на наличие у таксистов водительских удостоверений российского образца.

Во вторник комитет Госдумы по транспорту и строительству вернул авторам законопроект, направленный на повышение безопасности пассажиров такси, сообщил РИА Новости член комитета, соавтор законопроекта Дмитрий Ионин.

<https://ria.ru/20200219/1564965024.html>

## **RNS; 2020.19.02; ВОДИТЕЛЕЙ НАЧНУТ ПРЕДУПРЕЖДАТЬ ОБ ОЧАГАХ ДТП ПО SMS**

ГИБДД России разработала систему автоматизированной обработки информации о дорожно-транспортных происшествиях, которая выводит на электронную карту очаги ДТП, в будущем водителей могут начать предупреждать по SMS о приближении к таким очагам, сообщил замначальника Госавтоинспекции МВД России Олег Понарьин.

«Мы, в рамках проекта по созданию» профилактически информационно-аналитической системы», разработали автоматизированную обработку данных о ДТП. Теперь мы видим на электронной карте очаги ДТП, которые в дальнейшем могут быть проанализированы, и

будут приняты меры по ликвидации причин возникновения аварий», — сказал Понарьин в интервью радиостанции «Милицейская волна».

Он добавил, что этой системой заинтересовалось **министерство транспорта**. Понарьин отметил, что в настоящее время эта система отрабатывается, и ее нет в широком пользовании. В свою очередь ГИБДД планируется передавать информацию об очагах ДТП в сеть, чтобы водители могли планировать свои поездки и рассчитывать скоростные режимы.

«Более того, есть идея, чтобы предупреждать людей в формате смс рассылок, о том, что они приближаются к такому месту. Такие технологии есть у операторов связи, и они хотят работать в этом направлении. Думаю, что это будет реализовано в ближайшем будущем», — заключил Понарьин.

<https://rns.online/transport/Voditelei-nachnut-preduprezhdad-ob-ochagah-DTP-po-SMS-2020-02-19/>

## **ТАСС; 2020.19.02; 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 на проектирование 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 автомост».

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 «Вилюй» (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 Ботубуйа на 1157-м км (Мирнинский район). Общая протяженность этих мостов составит 582 м, подходов к мостам - 12 км. Как отметил на подписании госконтракта генеральный директор ОАО «Хотьковский автомост» Павел Новиков, компания находится на рынке с 1993 года, с того

момента было построено более 40 объектов. Портфель заказов у ОАО «Хотьковский автострой» составляет более 25 млрд рублей.

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

## **ИНТЕРФАКС; 2020.19.02; «АВТОДОР» РАССЧИТЫВАЕТ ОБЕСПЕЧИТЬ УСТОЙЧИВОЕ ПОКРЫТИЕ ЦКАД СОТОВОЙ СВЯЗЬЮ**

«Автодор» совместно с мобильными операторами «намерен принять меры» для обеспечения Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД) устойчивым сигналом сотовой связи, сообщила компания.

Совместно с профильными специалистами были проведены радиочастотные измерения. «Несмотря на то, что рядом довольно много населенных пунктов, в районе прохождения трассы прием сотовой связи не везде устойчивый. По итогам измерений определены участки будущей магистрали, где мобильная связь плохо работает», - отмечается в пресс-релизе.

«Теперь необходимо провести проектные работы, чтобы начать строительство и монтаж антенно-мачтовых сооружений, на которых предполагается размещение оборудования. На площадке «Автодора» создана рабочая группа, куда вошли представители всех федеральных операторов сотовой связи», - добавляет компания.

Рабочая группа будет координировать действия ее участников «в соответствии с графиком ввода в эксплуатацию» участков ЦКАД. «Определен конструктив и высотность антенно-мачтовых сооружений, а также согласован детальный план мероприятий», - говорится в сообщении.

ЦКАД строится в 50 км от Москвы вдоль действующей федеральной трассы А-107 «Московское малое кольцо», которая станет бесплатной альтернативой.

На ту же тему:

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/avtodor-opredelil-uchastki-ckad-gde-nuzno-obespechit-ustojcivyyj-signal-sotovoj-svazi>

## **ТАСС; 2020.19.02; ВЛАСТИ ЛИПЕЦКОЙ ОБЛАСТИ БУДУТ ВЫБИРАТЬ ПЕРЕВОЗЧИКОВ НА МЕСТНЫХ МАРШРУТАХ ЧЕРЕЗ ТЕНДЕРЫ**

Власти Липецкой области планируют летом 2020 года перевести систему общественного транспорта региона на тендерную основу. Об этом сообщил в среду журналистам глава областной администрации Игорь Артамонов.

«С июля текущего года перевозки будут осуществляться на основе муниципальных или государственных контрактов, заключенных в порядке, установленном законом о контрактной системе», - сказал Артамонов.

По его словам, выбор перевозчиков на все регулярные маршруты, перевозки по которым осуществляются по регулируемым тарифам, также будет проводить по контрактной системе. Кроме того, власти намерены пересмотреть и схему распределения маршрутов между частными и муниципальными компаниями. «Самые загруженные направления должны обслуживать проверенные перевозчики, необходимо повысить уровень оказания услуг. Грязные автобусы, гонки на дорогах, неработающие терминалы должны исчезнуть», - подчеркнул глава региона.

В пресс-службе областной администрации ТАСС в этой связи напомнили, что ранее Артамонов отказал перевозчикам, работающим на регулярных муниципальных и межмуниципальных маршрутах в регионе, в повышении стоимости проезда. «Считаю, что к вопросу обоснования стоимости надо подходить комплексно: ГСМ и запчасти, действительно, дорожают, но и качество оказываемых услуг должно повышаться», - отметил он. При этом Артамонов сослался на большое число жалоб, поступающих от жителей, прежде всего, именно на коммерческих перевозчиков. «В этих условиях предложение поднять тариф даже на два рубля рассматривать не вижу смысла, не говоря уже об изначальных пяти рублях», - сказал он.

В пресс-службе напомнили, что в конце прошлого года перевозчики обратились в региональное управление потребительского рынка и ценовой политики с заявлением о



необходимости увеличить тарифы. В частности, они обосновывали свою просьбу ростом цен на коммунальные услуги, топливо, смазочные материалы, запасные части и другие затраты.

<https://tass.ru/ekonomika/7795933>

## **АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ ЧУВАШИЯ; 2020.19.02; В ЧУВАШИИ МОГУТ СОЗДАТЬ АВТОТРАНСПОРТНОЕ ГОСПРЕДПРИЯТИЕ**

Врио главы Чувашии сообщил, что республика планирует вернуться на рынок пассажирских автотранспортных перевозок, сообщает ГТРК «Чувашия».

18 февраля представители профсоюзов спросили у главы региона: можно ли создать альтернативу обанкротившемуся «Чувашавтотрансу»? Жителей республики беспокоит отсутствие гаражей для общественного транспорта, а также регулярного техосмотра для автобусов и маршруток и медицинского осмотра для водителей.

— Мы однозначно думаем, что мы должны присутствовать как государство, как республика на этом рынке. Не думаю, что на сегодняшний день нам удастся на одной площадке объединить все множество перевозчиков, их много. Думаем над тем, как создать такое сервисно-инфраструктурное предприятие с госучастием, которое как раз взяло бы под контроль обеспечение безопасности оказания транспортных услуг, — заявил Олег Николаев.

13 сентября 2018 года Арбитражный суд Чувашии признал банкротом ГУП «Чувашавтотранс». В ноябре прошлого года следственный комитет возбудил уголовное дело по факту превышения должностных полномочий, повлекшее тяжкие последствия. По версии следствия, с января 2014 по сентябрь 2018 года сотрудники Минюста, Минфина и **Минтранса** не обеспечили надлежащее управление финансами и активами указанной организации, из-за чего ГУП «Чувашавтотранс» осталось без должного финансирования. Впоследствии это привело к полному прекращению деятельности предприятия.

[https://chv.aif.ru/auto/traffic/v\\_chuvashii\\_mogut\\_sozdat\\_avtotransportnoe\\_gospredpriyatie](https://chv.aif.ru/auto/traffic/v_chuvashii_mogut_sozdat_avtotransportnoe_gospredpriyatie)

На ту же тему:

<http://cheby24.ru/news/transport/oleg-nikolaev-predlozhit-zamenit-chuvashavtotrans-novym-respublikanskim-perevozchikom/>

## **ТАСС; 2020.19.02; НИЗКОПОЛЬНЫЙ ТРЕХСЕКЦИОННЫЙ ТРАМВАЙ «УРАЛВАГОНЗАВОДА» ВПЕРВЫЕ ВЫШЕЛ НА ЛИНИИ ЕКАТЕРИНБУРГА**

Трехсекционный трамвай АО «Уралтрансмаш» (в составе АО «Концерн «Уралвагонзавод» входит в госкорпорацию» Ростех») модели 71-418, ранее представленный в качестве опытного образца на выставке «Иннопром-2019», впервые вышел на линии Екатеринбурга для технической обкатки. Об этом сообщили в среду ТАСС в пресс-службе концерна.

«Трамвай 71-418 начал техническую обкатку. Для наладки всех систем трамвай прошел 150 км, далее предстоит прохождение 2000 км в условиях максимальной загрузки», - сообщили в пресс-службе.

Трехсекционный трамвай 71-418 полностью укомплектован узлами отечественного производства, большая часть из которых изготавливается на «Уралтрансмаше». Его длина - 27,8 м, максимальная вместимость - 320 пассажиров. Для этой модели не требуется никакая-либо реконструкция остановочных комплексов, трамвайных линий и трамвайных депо. Новый трамвай обеспечивает возможность безбарьерного перемещения малоподвижных категорий граждан, пожилых людей и пассажиров с детскими колясками в городских условиях. Также вагон оборудован системами навигации, информационной и видеонаблюдения с функцией видеорегистрации.

<https://tass.ru/ural-news/7795001>

## ГУДОК; ИГНАТ ВЬЮГИН; 2020.19.02; СО СКИДКОЙ НА ЮНОСТЬ; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ МОЖЕТ ЗАПЛАТИТЬ ЗА ЛЕТНИЕ ПЕРЕВОЗКИ ШКОЛЬНИКОВ

**Минтранс** подготовил проект постановления правительства, который предполагает компенсировать железнодорожным компаниям из федерального бюджета 50% стоимости перевозки школьников старше 10 лет в летний период в плацкартных и общих вагонах. В целом дополнительные расходы бюджета на эти цели в 2020 году могут составить почти 4 млрд руб.

Перевозка школьников старше 10 лет с 50-процентной скидкой к тарифу в плацкартных и общих вагонах осуществляется с 2010 года. При покупке билета и получении скидки (за исключением скоростных поездов, где предусмотрены другие льготы) нужно предъявить справку из учебного заведения. Однако действие постановления правительства № 1172, которое устанавливает эту скидку к тарифу (к дополнительным сборам она не относится) и порядок её компенсации для перевозчиков, сегодня не распространяется на три летних месяца каникул.

С 2010 года ОАО «РЖД» регулярно ставила перед правительством вопрос о компенсации скидки и во время летних каникул. Как говорил на пресс-конференции в январе 2020 года журналистам генеральный директор АО «ФПК» Пётр Иванов, компания, учитывая сложность демографической ситуации в стране, очень серьёзно относится к своей социальной ответственности. В 2016 году ОАО «РЖД» и ФПК по согласованию с правительством стали возить школьников с 50-процентной скидкой и в летние месяцы за свой счёт.

Теперь **Минтранс** принял решение выделять компенсации железнодорожным перевозчикам. Как говорится в пояснительной записке **Минтранса** к законопроекту, это сделано для реализации ведомственной целевой программы «Обеспечение доступности услуг железнодорожного транспорта», которая, в свою очередь, является составной частью государственной программы «Развитие транспортной системы РФ», принятой правительством 20 декабря 2017 года. По мнению ведомства, круглогодичная скидка позволит увеличить доступность транспортных услуг для населения. Речь идёт о том, что перевозочные компании получают дополнительное финансирование и смогут конкурировать с другими видами транспорта.

Если постановление будет выпущено, на его реализацию потребуется 3,841 млрд руб. из федерального бюджета на 2020 год. Деньги получают компании, которые осуществляют пассажирские перевозки в дальнем следовании. Так, Федеральная пассажирская компания получит 3,691 млрд руб., ОАО «РЖД» на компенсацию инфраструктурной составляющей тарифа в билете – 16,934 млн руб., АО «Пассажирская компания «Сахалин» – 2,465 млн руб., АО «Кузбасс-пригород» – 3,249 млн руб., АО «Акционерная компания «Железные дороги Якутии» – 1,776 млн руб. и АО ТК «Гранд Сервис Экспресс» – 125,815 млн руб.

Общественное обсуждение законопроекта закончится 28 февраля, затем он будет передан на регистрацию в Минюст, после чего поступит в правительство для рассмотрения и утверждения.

По данным АО «ФПК», в 2019 году поездами перевозчика в регулируемом сегменте (общие, плацкартные вагоны, вагоны с местами для сидения скорых и пассажирских поездов формирования АО «ФПК») воспользовались 6,6 млн учащихся, в том числе в учебный период – около 3,9 млн, в летний – около 2,7 млн в возрастной группе от 10 до 17 лет.

Хотя проект постановления касается лишь общих и плацкартных вагонов, но, как пояснили «Гудку» в Дирекции скоростного сообщения, на «Сапсанах» и «Ласточках» 700-й нумерации дети также ездят по сниженной цене. На них круглогодично действует тариф «Джуниор», который предполагает скидку в 30% пассажирам – гражданам России в возрасте от 10 до 21 года включительно.

<https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1494252>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.19.02; БОРИСОВ ПОДДЕРЖАЛ ИДЕЮ СУБСИДИРОВАНИЯ Ж/Д ТАРИФОВ НА ТОПЛИВО В ДФО - 4 ТЫС. РУБЛЕЙ ЗА ТОННУ**

Идея субсидирования железнодорожных тарифов на нефтепродукты при поставках на Дальний Восток получила поддержку на совещании вице-премьера Юрия Борисова, курирующего ТЭК.

«Считать целесообразным осуществить субсидирование грузоперевозчикам затрат на перевозку нефтепродуктов железнодорожным транспортом в направлении Дальневосточного федерального округа (исключая поставки на экспорт) в размере 4 тыс. рублей за тонну моторного топлива, имея в виду необходимость учета указанной субсидии в цене моторного топлива в полном объеме», - сообщается в копии протокола совещания от 6 февраля, с которой ознакомился «Интерфакс».

Источником финансирования этой субсидии определены средства, предусмотренные для увеличения демпфирующего элемента обратного акциза для ДФО. Предполагается также, что в случае необходимости допускается возможность привлечения средств резервного фонда правительства РФ.

Профильным ведомствам при корректировке бюджета на 2020 год и на плановый период 2021-2022 годов указано предусмотреть финансирование мероприятий по субсидированию грузоперевозчикам затрат на перевозку нефтепродуктов железнодорожным транспортом в ДФО.

Минэнерго, **Минтранс**, Минэкономразвития, Минфин и ФАС до 10 марта должны представить в правительство согласованную редакцию проектов постановления об утверждении правил предоставления субсидий грузоперевозчикам топлива по железной дороге в ДФО в 4 тыс. рублей на тонну.

Ранее замглавы ФАС Анатолий Голомолзин высказывал надежду, что субсидирование железнодорожных тарифов на дизтопливо при поставках на Дальний Восток начнется уже с 2020 года. «Мы считаем, что это серьезный фактор, который позволит выровнять условия топливообеспечения Дальнего Востока и других регионов страны. Благодаря ему на Дальний Восток будет выгодно поставлять топливо не только с сибирских НПЗ, но и, например, из Башкирии. По имеющимся оценкам, это станет экономически эффективно», - говорил он.

Идея снижения или субсидирования железнодорожных тарифов в ДФО уже поднималась в прошлом году, когда участники топливного рынка поднимали тему убыточности поставок нефтепродуктов в дальневосточные регионы. Тогда обсуждалось две альтернативы: либо снижение тарифов на транспортировку топлива, либо введение дополнительного регионального демпфера. В итоге был введен дополнительный демпфер для поставок топлива на Дальний Восток. Однако он не решил проблему дороговизны поставок нефтепродуктов на восток страны.

## **ТАСС; 2020.19.02; ИНВЕСТИЦИИ ОАО «РЖД» В РАЗВИТИЕ СВЕРДЛОВСКОЙ ЖД В 2020 ГОДУ УВЕЛИЧАТСЯ НА ТРЕТЬ**

Инвестиции в развитие Свердловской железной дороги (СвЖД, филиал ОАО «РЖД») в 2020 году составят 38,4 млрд рублей (+35% к 2019 году), говорится на сайте магистрали.

СвЖД ведет обновление существующей инфраструктуры на участке Коротчаево - Новый Уренгой - Пангоды. В настоящее время проходят согласование основные проектные решения по 18 объектам. Инвестиции 2020 года - 1,36 млрд рублей.

Также реализуется комплексная программа развития инфраструктуры на направлении Соликамск - Пермь. В текущем году на нее будет направлено 1,5 млрд рублей.

В развитие Пермского железнодорожного узла со строительством мостового перехода через Каму будет инвестировано 1,06 млрд рублей.

На завершение проектов «Развитие участка Тобольск-Сургут-Коротчаево» и «Строительство третьего электрифицированного пути на участке Косулино - Баженово» на главном ходу Транссиба запланировано 0,7 млрд и 0,17 млрд рублей соответственно.

Продолжится реконструкция сортировочной системы станции Екатеринбург-Сортировочный (2,2 млрд рублей). 9,9 млрд рублей будет направлено на капитальный

ремонт и модернизацию существующих железнодорожных линий.

На обновление инфраструктуры пассажирского комплекса будет направлено 643 млн рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/7798123>

## **РИА НОВОСТИ; 2020.19.02; ПРИГОРОДНЫЙ ПОЕЗД МЕЖДУ КЕРЧЬЮ И АНАПОЙ ПУСТЯТ ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ**

Пригородное сообщение по Крымскому мосту между Керчью и Анапой будет открыто 7 марта, сообщил **министр транспорта** республики Крым Сергей Карпов.

«Мы ожидаем первый пригородный поезд между Анапой и Керчью 7 марта», — сказал он РИА Новости.

Расписание движения уточняется, отметил он. Предварительно, в будние дни поезд будет ходить дважды в день. Карпов отметил, что график и количество вагонов в составе будет корректироваться после изучения пассажиропотока. Министр добавил, что рассматривается также возможность продления маршрута пригородного поезда от Керчи до Феодосии.

Президент России **Владимир Путин** официально открыл в конце декабря железнодорожное движение по Крымскому мосту — самому протяженному в России (его длина составляет 19 километров). Ранее железнодорожное сообщение материковой России с Крымом было прервано в одностороннем порядке украинской стороной.

Первый пассажирский поезд в Крым отправился из Санкт-Петербурга и прибыл 25 декабря в Севастополь, на следующий день в Симферополь прибыл первый пассажирский поезд из Москвы. Ранее в компании-перевозчике «Гранд экспресс Сервис» сообщили, что к началу курортного сезона планируется запустить пассажирские поезда в Крым из Кисловодска, Екатеринбурга и Мурманска.

<https://ria.ru/20200219/1564962462.html>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Nazvana-data-otkritiya-regulyarnogo-zhd-soobscheniya-mezhdu-Kerchyu-i-anapoi-2020-02-19/>

<https://tass.ru/ekonomika/7795039>

<https://rg.ru/2020/02/19/reg-ufo/po-krymskomu-mostu-s-7-marta-zapustiat-relsovye-avtobusy.html>

## **РИА НОВОСТИ; 2020.19.02; РЖД ПРЕДСТАВИЛИ ИННОВАЦИОННЫЙ ПАССАЖИРСКИЙ ВАГОН С ДУШЕМ И USB**

ОАО «РЖД» представило во Владивостоке инновационные пассажирские вагоны, обеспечивающие новый уровень комфорта по маршруту из столицы Дальнего Востока до Москвы: в каждом вагоне есть душ, вендинговые автоматы, розетки и USB-порты, передает корреспондент РИА Новости.

Поезд Владивосток - Москва, состоящий из вагонов «нового модельного ряда» производства ОАО «Тверской вагоностроительный завод», отправится в первый рейс в ночь с 20 на 21 февраля. Двухвагонные сцепы обеспечат новый уровень комфорта: в каждом вагоне есть душ, вендинговые автоматы, розетки и USB-порты, сообщил представитель ДВЖД.

«Вагоны оборудованы по последнему слову техники, в них есть всё, начиная с вендинговых автоматов, где пассажир может без проводника приобрести любую продукцию», - сообщил журналистам начальник пассажирского поезда Евгений Васильев. Он добавил, что вагоны оснащены электронным пультом управления и контроля системами жизнеобеспечения, все данные выводятся на сенсорный дисплей.

На торжественной презентации инновационного состава присутствовали представители **РЖД**, руководство края и города. Выступающие отмечали, что «новый состав позволит более комфортно проводить время в дороге».

Продуманное пространство купе, по мнению специалистов, создает в пути максимальный комфорт - есть столик-трансформер, солнцезащитные и светонепроницаемые шторы.

Возле каждого пассажирского места порт USB или розетка. Пассажир сможет самостоятельно регулировать температуру в купе. В новых вагонах есть пожарная сигнализация и система пожаротушения.

Туалетные комнаты оснащены сенсорными кранами для бесконтактной подачи воды и мыла, а также электросушилками для рук. В вагоне установлен пеленальный столик для пассажиров с маленькими детьми.

Путь в 9300 километров от Владивостока до Москвы новый состав пройдет почти за 160 часов. Пассажирам поезда предоставляется возможность увидеть практически всю Россию.

«В пути следования предусмотрены остановки в Хабаровске, Улан-Удэ, Иркутске, Красноярске, Новосибирске, Екатеринбурге, Ярославле и других городах», - отметили представители компании.

<https://ria.ru/20200220/1564991593.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.19.02; РЖД НАЗВАЛИ ТРЕБОВАНИЯ ДЛЯ ЖЕЛАЮЩИХ СТАТЬ ПОМОЩНИКАМИ МАШИНИСТА ЖЕНЩИН**

**РЖД** в рамках пилотного проекта начнут обучать 10 женщин на помощников машиниста, кандидаты должны быть старше 18 лет и иметь образование не ниже среднего, а первые из них начнут работать на электропоездах «Ласточка», курсирующих на Московском центральном кольце (МЦК), уже в 2021 году, сообщили **РЖД**.

**РЖД** напомнили, что с 1 июня 2020 года начнут подготовку женщин по профессии «помощник машиниста» электропоездов «Ласточка». Эту информацию ранее публиковала корпоративная газета компании «Гудок». Законодательно в РФ планируется разрешить женщинам работать машинистами с 2021 года. Замгендиректора **РЖД** Олег Валинский ранее в интервью «Гудку» говорил, что женщинам для работы машинистом надо пройти обучение и определенный срок побыть помощником, а наиболее подходящим для них является пригородное движение, например в Москве.

«В пилотном проекте будут задействованы 10 женщин, их отбор с 1 марта начнет Московская дирекция скоростного сообщения... Кандидаты на получение новой профессии должны быть старше 18 лет и иметь образование не ниже среднего... Женщины - помощники машиниста появятся на МЦК в 2021 году», - говорится в сообщении компании в среду.

Дирекция скоростного сообщения занимается перевозкой пассажиров на «Ласточках» по МЦК, а также на межрегиональных маршрутах от Москвы до Курска, Белгорода, Смоленска, Иваново, Санкт-Петербурга.

«Отбор для желающих начать обучение будет состоять из нескольких этапов, которые позволят определить их готовность в будущем к работе на железнодорожном транспорте. Успешное прохождение всех этапов дает право кандидату на обучение в учебных центрах ОАО «РЖД», - отмечается в сообщении.

Само обучение продлится полгода и будет состоять из теоретических и практических этапов. Будущим помощникам машиниста предстоит изучить правила технической эксплуатации на железнодорожном транспорте, охраны труда, устройство электропоезда «Ласточка». Навыки вождения поездов женщины будут отрабатывать на специальных тренажерах, которые полностью имитируют кабину «Ласточки». «По завершении обучения и прохождения экзамена выпускницам выдадут права помощника машиниста электропоезда «Ласточка», что даст им право работать на МЦК», - добавляется в сообщении.

<https://ria.ru/20200219/1564956123.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/obschestvo/7794129>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.19.02; FESCO ПРЕДЛАГАЕТ СНИЗИТЬ Ж/Д ТАРИФЫ НА ЭКСПОРТНЫЕ И ИМПОРТНЫЕ РЕФПЕРЕВОЗКИ ЧЕРЕЗ ПРИМОРЬЕ**

Транспортная группа FESCO обсуждает с ОАО «Российские железные дороги» возможность снижения тарифов на импортно-экспортные перевозки рефрижераторных контейнеров через Владивосток.

Как сообщил «Интерфаксу» представитель FESCO, компания рассчитывает на 50%-ный дисконт от действующего тарифа. Это, по его словам, необходимо для повышения конкурентоспособности и развития таких перевозок в РФ: сейчас тарифы РЖД в стоимости перевозки грузов в рефрижераторных контейнерах составляют от 40 до 60% в зависимости от времени года и направления.

Скидки дополнили бы позитивный эффект, который дал новый регламент транспортировки скоропортящихся грузов по железной дороге, отметил собеседник агентства. Новые правила, вступившие в силу в 2019 г., разделяют скоропортящиеся грузы на две категории - те, которые перевозятся с обязательным соблюдением температурного режима (замороженная мясная и рыбная продукция), и те, для транспортировки которых род подвижного состава или тип контейнера определяет грузоотправитель - в соответствии с установленными изготовителем продукции требованиями к ее качеству.

Документ снимает излишние административные барьеры, делая перевозку доступнее для грузоотправителей, отмечало ранее **министерство транспорта РФ**, добавляя, что в результате будет расширена номенклатура перевозимых по железной дороге грузов. «Правила вступили в силу с 8 декабря, но мы, чтобы обкатать эту технологию, начали (возить эти грузы, когда «клиент брал на себя определенные обязательства по подготовке подвижного состава» - ИФ) на особых условиях с июня», - заявлял недавно замглавы РЖД Алексей Шило. «Посмотрели: с июля - рост 6,9%», - говорил он.

FESCO - один из крупнейших в РФ операторов портовой инфраструктуры с интегрированным железнодорожным и логистическим бизнесом. 32,5% акций головной компании группы - ПАО «Дальневосточное морское пароходство» - владеет Зиявудин Магомедов, 23,8% - у GHP Group, 17,4% - у TRG.

Рефрижераторными перевозками в составе холдинга занимается оператор «Дальрефтранс» (Владивосток). Компания имеет собственный парк из 423 специализированных платформ и 29 дизельных вагонов обеспечения, обеспечивающих электропитание рефконтейнеров в пути.

## **КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ОЛЬГА МОРДЮШЕНКО; 2020.20.02; ПОРТОВЫЕ СБОРЫ ПОДПИРАЮТ ИНФРАСТРУКТУРУ; ИХ МАКСИМАЛЬНЫЙ УРОВЕНЬ МОЖЕТ ВЫРАСТИ В ДЕСЯТКИ РАЗ**

ФГУП «Росморпорт» по предложению ФАС подготовило проект единых максимальных ставок портовых сборов на 2020–2022 годы. Ставки не индексировались с 2016 года, из-за чего «Росморпорт» недополучил порядка 5 млрд руб. и возникли риски недофинансирования инфраструктуры. Новые максимальные ставки в ряде случаев превышают действующие в 154-177 раз. В «Росморпорте» обещают, что индексация не превысит уровня инфляции. Но судоходные компании, портовики и грузовладельцы опасаются увеличения тарифов в три-четыре раза.

Как стало известно «Ъ», ФАС 7 февраля разослала в **Минтранс**, Минэкономики и отраслевые ассоциации проект изменения ставок портовых сборов ФГУП «Росморпорт» (РМП). Речь идет о маячном, ледакольном, навигационном и канальном портовых сборах для заграничного и каботажного плавания.

Для всех портов предлагается принять единые предельные максимальные ставки сборов, которые будут действовать с 2020 до 2022 года.

По некоторым показателям они выше текущих значений более чем в сто раз: так, в порту Советская Гавань максимальная ставка на навигационный сбор в каботажном плавании в 177 раз выше действующей (0,07 руб. за тонну против 12,39 руб.), а в Де-Кастри – в 154 раза. Из 54 портов увеличение максимальных значений хотя бы одного из сборов в десять и более раз наблюдается в 33 портах.

Согласно отчету по МСФО за 2018 год, выручка РМП с учетом всех портовых сборов составила 20,8 млрд руб., что на 5% выше, чем в 2017 году. По плану РМП, в 2019 году доходы только от навигационного, ледакольного, маячного и канального сборов должны составить 18 млрд руб., в 2020 году — 19,5 млрд руб., а в 2025 году достичь 25,4 млрд руб. В РМП сообщили “Ъ”, что ставки портовых сборов в морских портах «вопреки поручениям правительства» не индексировались с 2016 года.

За это время ФГУП, говорят там, недополучил около 4,8 млрд руб., что уменьшило на 1,9 млрд руб. поступления в бюджет, а также «создало риски недофинансирования общепортовой инфраструктуры». При этом расходы РМП в последние годы увеличились в связи с необходимостью обновления флота, а также существенного (около 40%) роста цен на бункерное топливо, уточняют там.

Проект единых максимальных ставок, рассказывают во ФГУПе, представляет собой новый формат, уже опробованный ФАС при утверждении ставок сбора транспортной безопасности акватории морского порта, и это не привело к резкому росту нагрузки на судовладельцев: индексация составила только 3,9%. В РМП обещают индексировать портовые сборы «на величину ниже инфляции».

В Минтрансе поддерживают установление единых предельных максимальных ставок и направили такую позицию в ФАС. В Минэкономике рассматривают предложение ФАС: идет оценка последствий для конкретных пользователей услуг в конкретных портах. Замглавы ФАС Александр Редько сообщил “Ъ”, что предложения РМП получены и обсуждаются с ведомствами, участниками рынка и ассоциациями, позиция будет сформирована по результатам этих дискуссий.

Но судоходные компании, грузоотправители и стивидоры к новой методике расчета относятся настороженно, опасаясь, что в итоге тариф приблизится к максимальному, что значительно увеличит затраты судовладельцев и отразится на ставках фрахта.

Сильнее всего могут пострадать небольшие порты типа Архангельска, Кандалакши, Азова, Ейска, говорит один из собеседников “Ъ”. РМП — это монополия, и нет гарантии, что она будет давать тариф «инфляция минус» при разрешенном максимуме в несколько раз выше, опасаются участники рынка. По их мнению, в итоге тарифы вырастут в три-четыре раза.

«Увеличение сборов может привести к росту стоимости фрахта для отечественных грузовладельцев при использовании российских портов», — отмечает один из собеседников “Ъ”, другой добавляет, что в Прибалтике, откуда РФ пытается переориентировать грузопотоки, портовые сборы сегодня ниже, и рост ставок в российских портах может негативно сказаться на их конкурентоспособности. Источник “Ъ” в одной из крупных химических компаний отмечает общий тренд на повышение ставок портовых сборов в портах Балтийского моря: так, с 2020 года уже были незначительно повышены ставки лоцманского и экологического сборов, а также сбора транспортной безопасности акватории морского порта.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров говорит, что установление предельных ставок на столь высоком уровне требует детальной проработки механизма определения фактических ставок. Опасения о том, что фактические тарифы окажутся гораздо ближе к предельным, нежели к нынешним, эксперт считает вполне обоснованными.

<https://www.kommersant.ru/doc/4260708>

## ГУДОК; ИГОРЬ ЕВДОКИМОВ; 2020.19.02; ПОРТ ЖДЁТ ГРУЗЫ

Возможность увеличения объёма грузов, доставляемых в порты Ростовской области по железной дороге, обсудили в понедельник на совещании в управлении Северо-Кавказской дороги. Среди предложенных решений – переключение грузов с автомобильного на железнодорожный транспорт.

Во встрече приняли участие начальник СКЖД Владимир Пястолов, заместитель губернатора Ростовской области Виктор Вовк, **министр транспорта** региона Андрей Иванов, представители портов и руководители крупных донских предприятий.

Пропускные способности участков, ведущих к припортовым станциям, позволяют нарастить грузопоток. К примеру, загрузка на участке Батайск – Азов составляет только 13%, а Батайск – Таганрог всего 5%. На станции Азов при перерабатывающей способности 340 вагонов в сутки среднесуточная выгрузка по итогам 2019 года составила 106 вагонов, рассказал первый заместитель начальника СКЖД Сергей Чернов. Суммарная перерабатывающая способность путей необщего пользования станции Заречная – свыше 500 вагонов в сутки, а среднесуточная выгрузка в прошлом году была всего 150 вагонов. Неполная загрузка железной дороги связана с тем, что большой объём груза доставляется в порты автотранспортом, зачастую с нарушениями. «Основной проблемой был и остаётся перегруз автотранспорта, что приводит автодороги к быстрому износу», – отметил глава **Минтранса** Ростовской области Андрей Иванов. По его мнению, логистам грузоотправителей следует проработать вариант доставки грузов в порты по железной дороге.

Ростовские порты со своей стороны реализуют проекты, которые помогут нарастить железнодорожные перевозки в их адрес. Так, в морском порту Азов реализуется проект строительства зернового терминала «Степь» мощностью 1,2 млн тонн в год, при этом доля поставок железнодорожным транспортом планируется на уровне около 900 тыс. тонн, рассказал руководитель ФГБУ «Администрация морских портов Азовского моря» Сергей Сафонищев. «В Ростовском порту ведётся строительство терминального комплекса с реконструкцией зернового терминала и возведением причала для перевалки зерна. Прогнозируется рост мощности до 300 тыс. тонн в год, а доставка по железной дороге составит до 70% от общего объёма груза», – сообщил он.

Железнодорожники тоже готовы предоставить ряд услуг клиентам. К примеру, организовать примыкание производственных мощностей грузоотправителя к железнодорожной инфраструктуре при условии финансирования клиентом разработки проектной документации и последующей реализации строительно-монтажных работ под ключ. «По такой схеме заказчик получает качественный проект с проработанной технологией и построенную в соответствии с нормами и правилами инфраструктуру, – сказал Сергей Чернов. – Опыт подобного партнёрства в Ростовской области имеется».

Виктор Вовк поручил участникам совещания подготовить предложения по взаимодействию водного и железнодорожного транспорта и предоставить их в областной **Минтранс**.

<https://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1494250>

## **РИА НОВОСТИ; 2020.19.02; БОРИСОВ ВЫСТУПИЛ ЗА ПРОТЕКЦИОНИЗМ В ОБЕСПЕЧЕНИИ ФЛОТА ГРУЗАМИ**

Вице-премьер Юрий Борисов выступил за закрепление российских грузов за отечественными торговыми судами, назвав эту меру откровенным протекционизмом.

"На мой взгляд, обоснованно и убедительно звучат предложения **Минтранса** о необходимости внесения изменений в документы стратегического планирования, предусматривающие закрепление грузовой базы за судами под российским флагом или принадлежащих российским судовладельцам. Мера откровенно протекционистская, но, видимо, пришло время и для таких мер", – сказал он в среду на Морской коллегии в Москве.

В этой связи Борисов поручил провести комплексную оценку бункеровочной инфраструктуры и флота, подготовить предложения по внесению изменений в документы стратегического планирования, утвердить межотраслевой план развития газомоторного топлива для увеличения доли участия российского торгового флота в экспорте и импорте товаров.

По предложению **Минтранса**, меру можно было бы распространить на компании-экспортеры с государственным участием и реализующие инвестиционные проекты с господдержкой.

<https://ria.ru/20200219/1564962632.html>

На ту же тему:



<https://tass.ru/ekonomika/7795555>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.19.02; ПОТРЕБНОСТЬ РЫНКА РФ В СУДОВОМ ТОПЛИВЕ В 2020Г СОСТАВИТ 10 МЛН Т, НПЗ ИМЕЮТ РЕЗЕРВЫ ДЛЯ УВЕЛИЧЕНИЯ ПРОИЗВОДСТВА - БОРИСОВ**

Потребность внутреннего рынка России в судовом топливе в 2020 году составит более 10 млн тонн, российская нефтепереработка имеет резервы для увеличения производства низкосернистого топлива, заявил вице-премьер РФ Юрий Борисов, открывая заседание Морской коллегии при правительстве РФ.

С 1 января 2020 года вступили в силу дополнения к Международной конвенции по предотвращению загрязнения воздушной среды с судов (МАРПОЛ) Международной морской организации ООН (ИМО), согласно которым максимальное содержание серы в бункерном мазуте, которым заправляются суда, сокращается с 3,5% до 0,5%. Требование распространяется на всю территорию международного судоходства, кроме районов SECA (зоны судоходства, куда входят Балтийское море, Северное море и пролив Ла-Манш), где уже сейчас содержание серы в судовом топливе не должно превышать 0,1%.

Между тем, Борисов обратил внимание, что ведомства дают противоречивую информацию об уровне подготовки к новым требованиям ИМО в России.

«По информации **Росморречфлота**, во всех морских портах Российской Федерации низкосернистое судовое топливо доступно. Переход судов на его использование не повлечет за собой переоборудования судовых двигателей. Проектируемые и строящиеся корабли и суда оснащаются природоохранным оборудованием, а вспомогательные суда могут осуществлять приём стоков и мусора», - сказал Борисов.

Однако, по словам Борисова, результаты работы контрольного управления президента РФ говорят о несколько иной картине. «За восемь лет достаточных мер по исполнению взятых международных обязательств принято не было. Данные по топливу в разных ведомствах разнятся, портовая инфраструктура не способна обеспечить регулярную заправку флота, продолжает снижаться конкурентоспособность национального флота», - рассказал вице-премьер.

В связи с этим президент РФ **Владимир Путин** утвердил перечень поручений от 21 декабря 2019 года Пр-2679, напомнил Борисов. Согласно поручениям, правительство РФ с участием морской коллегии должно обеспечить внесение изменений в документы стратегического планирования, касающиеся увеличения доли участия российского торгового флота в экспорте и импорте товаров, строительства и модернизации портовой инфраструктуры, увеличения объемов выпуска судового топлива по видам, включая газомоторное.

«Я прошу уделить основное внимание ходу исполнения поручения президента, обозначить узкие места при его реализации и предложить пути решения проблем», - отметил Борисов.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7794993>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.19.02; ЭКИПАЖ СУДНА «ПАТРИОТ» НЕ МОЖЕТ ВЕРНУТЬСЯ В РОССИЮ ИЗ КИТАЯ ПО ВИНЕ КОМПАНИИ-ВЛАДЕЛЬЦА - ГЕНКОНСУЛЬСТВО РФ**

Генконсульство РФ в Гуанчжоу окажет помощь с репатриацией экипажу танкера «Патриот», застрявшего в китайском порту Нингдэ.

«22 января в адрес генерального консульства РФ в Гуанчжоу поступило коллективное обращение членов экипажа танкера «Патриот», находящегося в порту Ниндэ провинции Фуцзянь, в котором сообщалось о возникших сложностях с возвращением команды судна в Россию», - говорится в сообщении генконсульства.

Там отметили, что консульство связалось с судовладельцем танкера «Судоходной компанией Гудзон».

«В офисе компании судовладельца нам сообщили, что «Судоходная компания Гудзон» попала под действие экономических санкций США», - добавили в генконсульстве.

Позже компания сообщила генконсульству о финансовой несостоятельности и невозможности на этом основании обеспечить репатриацию экипажа.

Руководство судоходной компании обратилось с просьбой организовать возвращение моряков в Россию.

«Всего на судне 19 членов экипажа. В настоящее время поступило 17 заявлений о репатриации. Генконсульство продолжает работу по формированию пакета документов на репатриацию», - добавили в консульстве РФ.

Ранее в среду дальневосточная региональная организация российского профсоюза моряков (ДВРО РПСМ) обратилась к дипломатам РФ в Китае с просьбой помочь в возвращении на родину моряков танкера «Патриот», находящегося в порту Нингдэ.

Как сообщалось, российские моряки с судна «Патриот» (Владивосток) в январе обратились в ДВРО РПСМ с просьбой о помощи.

По словам моряков, судно не может выйти из китайского порта Нингдэ, поскольку у судовладельца есть долги за ремонт судна. Моряки жаловались на перебои с продуктами, водой, задержки зарплаты, просили оказать содействие в репатриации и выплате долгов по зарплате. Экипаж сообщил, что с декабря 2019 года танкер проходил ремонт на заводе в Нингдэ.

Приморская транспортная прокуратура в ходе проверки установила, что работодатель не выплатил 19 членам экипажа зарплату за ноябрь-декабрь 2019 года и за январь 2020 года. Долг превысил 1,6 млн руб. Прокурор направил в суд иски о взыскании с работодателя - ООО «СК Гудзон» долгов по зарплате, компенсации за несвоевременную ее выплату. Судно и экипаж находятся в китайском порту Нингдэ, судовладелец мер по возвращению моряков на родину не принял, отмечало надзорное ведомство.

## **РБК; ОКСАНА СОТНИК; 2020.19.02; ПРОШЛОГОДНИЕ ОСТАТКИ: ЧИСЛО СУБСИДИРУЕМЫХ РЕЙСОВ ИЗ КАЗАНИ МОЖЕТ ВЫРАСТИ; АВИАПЕРЕВОЗЧИКИ МОГУТ ПОЛУЧИТЬ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ СУБСИДИРОВАНИЕ НА РЕГИОНАЛЬНЫЕ РЕЙСЫ ЗА СЧЕТ СРЕДСТВ, НЕИСПОЛЬЗОВАННЫХ В ПРОШЛОМ ГОДУ. В «ЮВТ АЭРО» ОТМЕТИЛИ, ЧТО В 2020 ГОДУ ПОЛУЧИЛИ ЗНАЧИТЕЛЬНОЕ УВЕЛИЧЕНИЕ ГОСПОДДЕРЖКИ**

Минтранс предлагает увеличить субсидирование региональных авиаперевозок в 2020 году на 1,1 млрд рублей, которые не были освоены в 2019 году. Об этом со ссылкой на источники сообщает «Коммерсантъ». По данным издания, окончательное решение не принято. В пресс-службе минтранса России РБК Татарстан сообщили, что на данный момент информации об этом нет.

В ноябре Росавиация сообщила, что в 2020 году на субсидирование региональных рейсов из федерального бюджета выделили 8,3 млрд рублей. Это на 500 млн больше, чем в 2019 году. Количество субсидируемых маршрутов увеличили до 262 (в 2019 году в перечень включено 243). Ожидается, что будет перевезено порядка 2,5 млн пассажиров. В 2020 году перевозки планирует выполнять 21 авиакомпания.

Гендиректор «ЮВТ Аэро» Петр Трубаев в беседе с РБК Татарстан отметил: в случае, если дополнительные субсидии будут выделены, то компания будет на них претендовать.

«Мы всегда подаем заявки на субсидирование маршрутов и, как правило, получаем средства. Конечно, не всегда в полном объеме. Но, например, в 2020 году сумма субсидий значительно выросла относительно прошлого года», — сказал Трубаев.

По его словам, в 2020 году авиакомпании одобрили практически 95% от всех заявок. Сумму он не озвучил.

По информации «Коммерсанта», на 2020 год от авиакомпаний поступило 24 заявления на выполнение полетов по 440 субсидируемым маршрутам. При этом от государства на субсидирование требовалось 34 млрд рублей.

Исполнительный директор агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев отметил, что вероятность получить поддержку от государства увеличивается, если тот или иной регион

готов выделит крупные средства на развитие межрегиональных перевозок и наращивать свою долю вкладываемых средств. По его словам, авиаперевозчики готовы освоить большие суммы.

«У авиакомпаний есть возможности открывать дополнительные рейсы, если будет предоставлено субсидирование. Сейчас идет речь, чтобы ранее неосвоенный миллиард все-таки реализовать. Увеличение финансирования по существующим программам субсидирования перевозок пока не предполагается», – сказал Пантелеев.

Он подчеркнул, что объем региональных перевозок увеличивается, но интенсивного роста нет. «Кроме того, перевозки на местных воздушных линиях и вовсе стагнируют. Перевозки на международных линиях увеличиваются интенсивно. Это доказывает, что в целом потенциал развития перевозок существует. Но, к сожалению, региональные и местные линии не относятся к тем сегментам, которые могут расти без наращивания объемов господдержки», — сказал Пантелеев.

В 2020 году, согласно приказу, поддержку получили рейсы из Казани в Астрахань, Барнаул, Брянск, Волгоград, Воронеж, Калугу, Кемерово, Махачкалу, Нижневартовск, Нижний Новгород, Новый Уренгой, Омск, Оренбург, Пермь, Самару, Сургут, Томск, Усинск, Ханты-Мансийск, Челябинск и Ярославль. Полеты осуществляют авиакомпании «ЮВТ Аэро», «Ютэйр», «Руслайн», «Оренбург», «Комиавиатранс».

В список попали также пять маршрутов компании «ЮВТ Аэро» с вылетом из Бугульмы. Субсидирование рейсов осуществляются в том числе при поддержке Татарстана.

<https://rt.rbc.ru/tatarstan/19/02/2020/5e4d06379a79472b8ddc73d3>

## **ТАСС; 2020.19.02; СОЧИ И СТАВРОПОЛЬ СВЯЖУТ ПРЯМЫМ АВИАРЕЙСОМ**

Авиакомпания Utair с 1 марта начнет выполнять рейс по маршруту Сочи - Ставрополь, сообщила в среду пресс-служба перевозчика.

По данным на сайте аэропорта Сочи, в настоящее время полеты между городами Сочи и Ставрополь не выполняются. Открывающийся с 1 марта рейс станет первым по этому направлению.

«С 1 марта Utair начинает летать по маршруту Сочи - Ставрополь. Полеты будут осуществляться по средам и воскресеньям на самолетах ATR 72 в компоновке эконом-класса на 70 пассажиров», - говорится в сообщении.

С 1 по 28 марта вылет из Сочи стоит в расписании на 06:10 мск, из Ставрополя - на 08:30 мск, а с 29 марта на 07:45 мск и 09:50 мск соответственно. «Рейс Сочи - Ставрополь улучшит транспортную доступность на юге страны. Добраться из одного города в другой можно будет без пересадок и всего за 1,5 часа», - приводятся в сообщении слова президента «Ютэйр - пассажирские авиалинии» Павла Пермякова.

<https://tass.ru/ekonomika/7796091>

## **РИА НОВОСТИ; 2020.19.02; АВИАРЕЙС ИЗ СЕУЛА В ИРКУТСК БУДЕТ ОСУЩЕСТВЛЯТЬ КОРЕЙСКАЯ АВИАКОМПАНИЯ**

Прямой авиарейс из Сеула в Иркутск будет действовать с апреля, перевозчиком выступает южнокорейская авиакомпания, сообщает пресс-служба правительства Иркутской области. Генеральный консул Республики Корея господин Ким Се Ун прибыл в декабре 2019 года в Иркутск для постоянной работы. Он сменил на этом посту господина Ом Ки-Ёна. Врио главы Приангарья Игорь Кобзев в среду поздравил нового генконсула с началом консульской миссии в регионе. На встрече обсуждались вопросы сотрудничества в сферах медицины, экологии и туризма. Отмечалось, что Республика Корея занимает сейчас второе место после Китая по количеству туристов, посещающих Приангарье.

«Регион рассчитывает на увеличение иностранных гостей уже в этом году, учитывая, что с апреля будет действовать прямой авиарейс Иркутск - Сеул. Осуществлять авиаперевозки будет корейская компания», - говорится в сообщении.

<https://ria.ru/20200219/1564952085.html>

## **ТАСС; 2020.19.02; НОВЫЙ ТЕРМИНАЛ АЭРОПОРТА БАРНАУЛ ПЛАНИРУЕТСЯ СДАТЬ ВЕСНОЙ 2023 ГОДА**

Здание нового терминала аэропорта Барнаул им. Г. С. Титова стоимостью около 3 млрд рублей планируется сдать в эксплуатацию весной 2023 года. Средства на строительство будет изыскивать владелец объекта - ООО «Новпорт Холдинг», который получит контрольный пакет акций аэропорта, сообщил в среду во время заседания правительства региона **министр транспорта** края Александр Дементьев.

Новый терминал необходим аэропорту Барнаула, поскольку нынешний площадью 4 тыс. кв. м при росте пассажиропотока за последние 10 лет в два раза - до 530 тыс. человек, стал неудобен. Было решено, что имеющееся здание целесообразно реконструировать под международный терминал, а рядом построить пристройку размером более 8 тыс. кв. метров стоимостью около 3 млрд рублей. Собственниками «Авиапредприятия «Алтай», в структуру которого входит комплекс аэропорта, являются администрация Алтайского края с 52% акций и компания «Новпорт» с 48%.

«Мы планируем часть работ [проектных, согласовательных] выполнять параллельно и весной 2023 года, чтобы не пропустить сезон, мы должны запустить комплекс. <...> Принимается решение об увеличении уставного капитала [аэропорта] путем доэмиссии 352 тыс. 106 акций, «Новпорт Холдинг» выкупает всю эту сумму акций по рыночной стоимости. Таким образом, количество акций, которое было у Алтайского края (169 тыс. 533 акции - прим. ТАСС) остается неизменным, но общая доля в уставном капитале будет равна 25% плюс одна акция, так называемый блокирующий пакет, который позволит вести дальнейшую деятельность и осуществлять контроль за реализацией этого инвестпроекта, у «Новпорта» будет 75% минус одна акция», - сказал Дементьев.

По словам Дементьева, после покупки акций «Новпортом», они будут переданы правительству края в залог до момента введения в эксплуатацию нового аэровокзала. За невыполнение обязательств, нарушение сроков предусмотрены штрафные санкции - партнер признает право региона выкупить дополнительно выпущенные акции за половину стоимости, и власти края могут в одностороннем порядке расторгнуть соглашение и выкупить их назад. Как пояснила начальник управления имущественных отношений края Елена Зинкова, в такой ситуации в части имущественного контроля регион практически ничего не теряет, а с точки зрения экономики - получает важную инвестиционную составляющую.

Как пояснил на заседании краевого правительства гендиректор «Новпорт Холдинга» Сергей Рудаков, средства на строительство нового комплекса предполагается изыскивать внутри компании, а также привлечь кредит Сбербанка. Также он отметил, что в перспективе планируется увеличение количества рейсов и направлений полетов, в том числе по международным направлениям.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/AFF7CA422EB9E0EF432585130022755A>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.19.02; МОДЕРНИЗАЦИЯ АЭРОПОРТА ЛИПЕЦКА ПО ГОСПРОГРАММЕ ОБОЙДЕТСЯ В 3 МЛРД РУБ. - ВЛАСТИ РЕГИОНА**

Объем финансирования работ по реконструкции аэропорта «Липецк» составит 2,89 млрд рублей, сообщается на инвестпортале Липецкой области.

Масштабную модернизацию аэропорта «Липецк» в рамках госпрограммы РФ «Развитие транспортной системы» проведут ФГУП «Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации» и ФГУП «Администрация гражданских аэропортов».

В настоящее время «Администрация гражданских аэропортов» уже объявила о поиске подрядчика разработки проектной документации. Максимальная стоимость контракта составит 33,4 млн рублей. Проект модернизации должен быть готов к 25 декабря текущего года.

Модернизация аэропорта запланирована на 2021-2023 годы.

В аэропорту планируется реконструировать взлетно-посадочную полосу, перрон, места стоянок, рулежные дорожки. Также будут устроены очистные сооружения и водосточно-

дренажная сеть, построены аварийно-спасательная станция, установки светосигнального оборудования, объекты электроснабжения и периметровые ограждения. Будут выполнены и другие виды работ.

Аэропорт «Липецк» является гражданским аэропортом федерального значения, в 2015 году получил статус международного. Единственный перевозчик - авиакомпания «Сибирь» (летает под брендом S7).

## **ИНТЕРФАКС; 2020.19.02; ГРУППА S7 ЗАВЕРШИЛА ПРОЦЕСС ОБЪЕДИНЕНИЯ АВИАКОМПАНИЙ «СИБИРЬ» И «ГЛОБУС»**

Группа S7 в декабре завершила процесс объединения авиакомпаний «Сибирь» и «Глобус», выполнявших полеты под единым брендом, говорится в сообщении перевозчика.

«Глобус» приостановил коммерческую деятельность: флот переведен в сертификат эксплуатанта «Сибири». Теперь (ее - ИФ) парк состоит из 101 воздушного судна Airbus, Boeing и Embraer», - отмечает группа.

В своем пресс-релизе S7 также приводит данные о перевозках пассажиров в январе. Они увеличились на 16,8%, до 1,368 млн человек. На внутренних авиалиниях перевозки выросли на 20,3%, до 0,994 млн пассажиров, на международных - на 8,4%, до 0,374 млн. Пассажирооборот увеличился на 18,9%, до 2,942 млрд пассажиро-километров.

«Результаты отражают сезонный спрос на ряд направлений маршрутной сети S7. Традиционно в январе возрастает популярность городов вблизи горнолыжных склонов, как в России, так и в Европе. Для активного зимнего отдыха на новогодних каникулах пассажиры S7 выбрали Зальцбург, Инсбрук, Турин, Верону, Милан - наше новое направление, Сочи и Минеральный Воды», - пояснил коммерческий директор компании Игорь Веретенников, слова которого приводятся в сообщении.

S7 - вторая по величине авиационная группа в РФ. Выполняет регулярные полеты по РФ, в страны СНГ, Европы, Ближнего Востока, Юго-Восточной Азии и Азиатско-Тихоокеанского региона. Базируется в Москве (Домодедово) и Новосибирске (Толмачево). Основана супругами Филевыми.

## **ИНТЕРФАКС; 2020.19.02; ГРУППА S7 В ЯНВАРЕ УВЕЛИЧИЛА ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ НА 16,8%**

Группа S7 (авиакомпания «Сибирь», бренд S7 Airlines) в январе 2020 года перевезла 1,368 млн человек, что на 16,8% больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, говорится в сообщении перевозчика.

Рост произошел в основном за счет внутреннего направления: по России группа в первый месяц года перевезла 994 тыс. пассажиров - на 20,3% больше, чем годом ранее.

На международных направлениях пассажиропоток вырос на 8,4% - до 374 тыс. человек.

Пассажирооборот группы увеличился на 18,9% и составил 2,94 млрд пассажиро-километров.

«Результаты января отражают сезонный спрос на ряд направлений маршрутной сети S7 Airlines. Традиционно возрастает популярность городов вблизи горнолыжных склонов как в России, так и в Европе. Для активного зимнего отдыха на новогодних каникулах пассажиры S7 Airlines выбрали Зальцбург, Инсбрук, Турин, Верону, Милан - наше новое направление, Сочи и Минеральный Воды», - приводит пресс-служба слова коммерческого директора S7 Group Игоря Веретенникова.

Как сообщалось, в декабре 2019 года был завершен процесс объединения авиакомпаний «Сибирь» и «Глобус», выполнявших полеты под единым брендом S7 Airlines. Авиакомпания «Глобус» приостановила коммерческую деятельность, ее воздушный флот переведен в сертификат эксплуатанта «Сибири». Теперь парк авиакомпании «Сибирь» состоит из 101 воздушного судна Airbus, Boeing и Embraer.