



## Ежедневный мониторинг СМИ

25 ФЕВРАЛЯ 2020

ТАСС; 2020.22.02; НА РАЗВИТИЕ АЭРОПОРТА МУРМАНСКА ЗА ДВА ГОДА НАПРАВЯТ 1,7 МЛРД РУБЛЕЙ .....	4
РИА НОВОСТИ; 2020.22.02; ДИТРИХ НАЗВАЛ СТОИМОСТЬ ДОРОГИ ДО ТЕРИБЕРКИ В МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ .....	4
РИА НОВОСТИ; 2020.22.02; ГЛАВА МИНТРАНСА ПРОЕХАЛ ЗА РУЛЕМ ИЗ МУРМАНСКА ДО ТЕРИБЕРКИ .....	5
ВЕСТИ МУРМАН; АЛЕКСЕЙ ЕЛКИН; 2020.23.02; РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ РЕГИОНА. КЛЮЧЕВЫЕ ВОПРОСЫ ГУБЕРНАТОР АНДРЕЙ ЧИБИС ОБСУДИЛ С ГЛАВОЙ МИНТРАНСА РОССИИ ЕВГЕНИЕМ ДИТРИХОМ.....	5
ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2020.25.02; ВЛАСТИ НАЧИНАЮТ СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАССЫ ИЗ КРАСНОДАРА К КРЫМСКОМУ МОСТУ; РАСХОДЫ НА ДОРОГИ В КРЫМ ПРЕВЫСЯТ 500 МЛРД РУБЛЕЙ .....	7
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ, АННА ВАСИЛЬЕВА; 2020.25.02; ТРАССУ «НЕВА» УСКОРЯТ ОБХОДОМ ТВЕРИ; «АВТОДОР» ПОТРАТИТ ПОЧТИ ПОЛМИЛЛИАРДА НА ПРОЕКТИРОВАНИЕ НОВОГО УЧАСТКА М11 .....	8
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; ГЕОРГИЙ ДВАЛИ; 2020.25.02; ПОДШИПНИКИ ПОШЛИ НА ВТОРОЙ КРУГ; ПЕРЕХОД НА КАСSETУ ОБСУДЯТ НА СОВЕТЕ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ТРАНСПОРТУ .....	9
КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.25.02; ПРАВИТЕЛЬСТВО ЗАКРУЧИВАЕТ КОЛОНКИ; ВЕРФИ ОБЯЖУТ ЛОКАЛИЗОВАТЬ ВИНТОРУЛЕВЫЕ СИСТЕМЫ.....	11
ТАСС; 2020.24.02; РОССИЯ НАЦЕЛЕНА НА СОТРУДНИЧЕСТВО В МОДЕРНИЗАЦИИ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА КУБЫ .....	12
BUSINESS FM; ЕВГЕНИЙ ПЕРЕЛЬЧУК; 2020.22.02; «ПО РАЗНЫМ ПРАВИЛАМ ИГРАЕМ». ТУРОПЕРАТОРЫ ПРОСЯТ ПРАВИТЕЛЬСТВО ВОЗМЕСТИТЬ УБЫТКИ ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА .....	12
ТАСС; 2020.21.02; РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА ВВЕЛ КАРАНТИН ДЛЯ ЧАСТИ КИТАЙСКИХ СТУДЕНТОВ .....	13
ТАСС; 2020.22.02; СРЕДСТВА ОТ АКЦИЗОВ НА БЕНЗИН МОГУТ НАПРАВИТЬ НА СТРОИТЕЛЬСТВО АВТОМОСТОВ .....	14
ИНТЕРФАКС; 2020.22.02; ХУСНУЛЛИН ВОЗГЛАВИТ КОМИССИЮ ПО РЕГИОНАЛЬНОМУ РАЗВИТИЮ, В НЕЕ ВОЙДУТ ВСЕ УЧАСТНИКИ НАЦПРОЕКТОВ, СООБЩИЛ ПРЕМЬЕР РФ .....	15
ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЯ ПРИЕМСКАЯ; 2020.25.02; ЗАПРЕТНАЯ ПЛЕНКА: ИЗ АРКТИКИ ГОТОВЯТСЯ УБРАТЬ МАЗУТ; СЕВЕРНОМУ СУДОХОДСТВУ ПРЕДЛАГАЮТ ПЕРЕЙТИ НА АЛЬТЕРНАТИВНОЕ ТОПЛИВО .....	15
ИНТЕРФАКС; 2020.21.02; ГЛАВА КУЗБАССА ПРОСИТ ПРАВИТЕЛЬСТВО НЕ СДВИГАТЬ СРОКИ МОДЕРНИЗАЦИИ «ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА».....	17
РИА НОВОСТИ; 2020.22.02; РЕЙТИНГ РОССИЙСКИХ РЕГИОНОВ ПО АВАРИЙНОСТИ НА ДОРОГАХ.....	18
ТАСС; 2020.21.02; СМЕРТНОСТЬ НА ФЕДЕРАЛЬНЫХ ДОРОГАХ СНИЗИЛАСЬ НА 8,6% .....	18
ТАСС; 2020.21.02; БУРЯТИЯ ПОЛУЧИТ БОЛЕЕ 14 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ МОСТОВ И ВОЗВЕДЕНИЕ ПУТЕПРОВОДОВ .....	19
ТАСС; 2020.21.02; В ДАГЕСТАНЕ ПЛАНИРУЮТ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ ПОЧТИ НА 40 АВТОДОРОГ БОЛЬШЕ В 2020 ГОДУ .....	19
РИА НОВОСТИ; 2020.21.02; МИНТРАНС МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ ОБЪЯСНИЛ УКЛАДКУ АСФАЛЬТА В ДОЖДЬ И СНЕГ .....	19

ТАСС; 2020.21.02; ГЛАВА НАО УВОЛИЛ РУКОВОДИТЕЛЯ СТРОЙДЕПАРТАМЕНТА ЗА СРЫВ СРОКОВ РАБОТ ПО НАЦПРОЕКТАМ .....	20
ТАСС; 2020.21.02; В ОМСКОЙ ОБЛАСТИ ПОЧТИ НА ЧЕТВЕРТЬ СНИЗИЛАСЬ СМЕРТНОСТЬ ИЗ-ЗА ДТП.....	20
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2020.21.02; УСПОКАИВАТЬСЯ РАНО.....	21
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВАЛЕРИЙ БУДУМЯН; 2020.21.02; ИСКЛЮЧИТ ОШИБКИ, СЭКОНОМИТ ВРЕМЯ .....	22
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2020.21.02; ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ ДЛЯ ВСЕХ И ДЛЯ КАЖДОГО .....	25
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВЯЧЕСЛАВ ЛОБОВ; 2020.21.02; МИНУС С НАДЕЖДой НА ПЛЮС .....	29
РБК; АННА ГАЛЬЧЕВА; 2020.25.02; ВЛАСТИ ВПЕРВЫЕ РАСКРЫЛИ ОБЪЕМ СОГЛАШЕНИЙ В РАМКАХ ГЧП .....	33
ИНТЕРФАКС; 2020.21.02; МИНТРАНС СЧИТАЕТ ТОРГИ ПРИОРИТЕТНЫМ СПОСОБОМ ВЫХОДА РЖД ИЗ ПНК, ПРОТИВ РОСИМУЩЕСТВО - ИСТОЧНИК34 КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.25.02; СТАРЫМ ГРУЗОВИКАМ МОСТЯТ ДОРОГУ НА СВАЛКУ; АЕБ ПОДДЕРЖАЛА РОСТ НАЛОГА НА МАШИНЫ «ЕВРО-3» .....	35
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ВИТАЛИЙ ВОЛОВАТОВ; 2020.21.02; КОГО КОСНЁТСЯ ПОВЫШЕНИЕ НАЛОГА НА «НЕЭКОЛОГИЧНЫЕ» МАШИНЫ.....	36
ПРАЙМ; 2020.21.02; АВТОКОНЦЕРНЫ РФ ПОДДЕРЖАЛИ ИНИЦИАТИВУ ПОВЫСИТЬ НАЛОГ ДЛЯ КОММЕРЧЕСКИХ АВТО КЛАССА ЕВРО-3 .....	37
RNS; 2020.21.02; В МИНПРОМТОРГЕ ОБЪЯСНИЛИ ИДЕЮ ПОВЫСИТЬ НАЛОГ НА СТАРЫЕ АВТОМОБИЛИ .....	38
ТАСС; 2020.21.02; МАНТУРОВ: ПОВЫШЕНИЕ НАЛОГА НА АВТО ЕВРО-3 И НИЖЕ НЕ ЗАТРОНЕТ ЛИЧНЫЕ МАШИНЫ РОССИЯН .....	38
КОММЕРСАНТЬ; ЮЛИЯ ТИШИНА; 2020.25.02; АВТОБУСЫ ПОТЕРЯЛИ СЕТЬ; В МОСКВЕ ОБНОВЯТ WI-FI В НАЗЕМНОМ ТРАНСПОРТЕ .....	39
КОММЕРСАНТЬ; АЛЕКСАНДР ВОРОНОВ; 2020.21.02; ГРУЗОВИКИ И ТАКСИ ГОНЯТ ИЗ ГОРОДСКИХ ДВОРОВ; В МИНТРАНСЕ РАЗРАБАТЫВАЮТ ШТРАФЫ ЗА СТОЯНКУ КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА У ЖИЛЫХ ДОМОВ .....	40
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.21.02; БЕЗ СНЕГА ДОРОГ НЕ ВИДНО; В ПОДМОСКОВЬЕ ИЗ-ЗА ТЕПЛОЙ ЗИМЫ И БЫСТРОЙ ЕЗДЫ СТАЛО ГИБНУТЬ БОЛЬШЕ ПЕШЕХОДОВ .....	41
РИА НОВОСТИ; 2020.25.02; ГОСЭКСПЕРТИЗА ОПРЕДЕЛИТ КОНЕЧНУЮ СТОИМОСТЬ МОСТА ЧЕРЕЗ ЛЕНУ В ЯКУТИИ.....	42
ТАСС; 2020.22.02; В БАШКИРИИ СОХРАНЯТ ЧАСТЬ САМОГО ДЛИННОГО В ПОВОЛЖЬЕ ДЕРЕВЯННОГО МОСТА ДЛЯ НОВОГО ПРОЕКТА .....	42
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; СЕРГЕЙ БАБКИН; 2020.21.02; ПО «ЦИФРЕ» ЗАКОНА; АГРЕГАТОРЫ НЕ ПУСТЯТ НА ЛИНИЮ УСТАВШИХ ТАКСИСТОВ .....	43
ТАСС; ВАДИМ КЛИМОВ; 2020.21.02; ЖИВОТНЫЕ НА ДОРОГАХ: КАК ПРЕДОТВРАЩАЮТ ДТП С ДИКИМИ «ПЕШЕХОДАМИ».....	43
ТАСС; 2020.21.02; КОММУНАЛЬНУЮ И ДОРОЖНУЮ ТЕХНИКУ В КУЗБАССЕ ПЛАНИРУЮТ ПЕРЕВЕСТИ НА ГАЗОМОТОРНОЕ ТОПЛИВО .....	45
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА, ВЛАДИСЛАВ КУЛИКОВ; 2020.24.02; КАДРОВЫЙ СОСТАВ; РОСТРАНСНАДЗОР НАЧАЛ ЭКЗАМЕНОВАТЬ МАШИНИСТОВ ЛОКОМОТИВОВ .....	46
ТАСС; 2020.22.02; БИЛЕТЫ НА ПЕРВЫЕ ПОЕЗДА АНАПА - КЕРЧЬ БУДУТ СТОИТЬ МЕНЬШЕ 500 РУБЛЕЙ.....	47
ТАСС; 2020.21.02; ВЛАСТИ КРЫМА ЗАЯВИЛИ О ГОТОВНОСТИ ВОКЗАЛОВ К ПРИЕМУ ПОЕЗДОВ ИЗ РОССИЙСКИХ РЕГИОНОВ.....	48
РИА НОВОСТИ; 2020.21.02; ВЛАСТИ КРЫМА СООБЩИЛИ О ГОТОВНОСТИ К ПРИЕМУ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ПОЕЗДОВ .....	48

---

ТАСС; 2020.21.02; КЖД И «ПКП КАРГО» ОБСУДИЛИ АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ В СФЕРЕ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК .....	49
ТАСС; 2020.21.02; ИНВЕСТИЦИИ В ОБНОВЛЕНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ СКЖД СОСТАВЯТ 43 МЛРД РУБЛЕЙ В 2020 ГОДУ .....	49
РИА НОВОСТИ; 2020.21.02; РОССИЙСКИЙ ПОЕЗД ДЛЯ РАСЧИСТКИ СНЕГА ПРОИЗВЕЛ ФУРОР В ФИНЛЯНДИИ .....	49
ТАСС; 2020.21.02; ЗЕЛЕНОДОЛЬСКИЙ СУДОЗАВОД 27 ФЕВРАЛЯ ПЛАНИРУЕТ ЗАЛОЖИТЬ ПЕРВЫЙ В РОССИИ КОРАБЛЬ НА СПГ .....	50
ТАСС; 2020.21.02; КОЗЛОВ ЗАЯВИЛ, ЧТО СУДОСТРОЕНИЮ ДФО НУЖНО ИСКЛЮЧЕНИЕ ПО КВОТАМ НА РОССИЙСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ .....	50
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.24.02; ЗОВУТ В ПОЛЕТ; АВИАКОМПАНИИ ПРЕДЛАГАЮТ РОССИЯНАМ ВЫГОДНЫЕ МАРШРУТЫ .....	51
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.21.02; ЛЕГЧЕ ВЗЛЕТ; В РОССИИ ОТМЕНИЛИ ЛИЦЕНЗИИ НА АВИАПЕРЕВОЗКИ.....	51
FORBES; АЛЕКСАНДР ЛЕВИНСКИЙ; 2020.21.02; НЕБО, САМОЛЕТ, КОРОНАВИРУС: ПОЧЕМУ «АЭРОФЛОТ» ДОРОЖАЛ, ПОКА ЗАПАДНЫЕ КОНКУРЕНТЫ ДЕШЕВЕЛИ .....	52
ТАСС; 2020.22.02; КБР ПЛАНИРУЕТ ОТКРЫТЬ АВИАРЕЙСЫ В СИМФЕРОПОЛЬ, СОЧИ И КРАСНОДАР .....	54
ИНТЕРФАКС; 2020.21.02; «АЭРОФЛОТ» ХОЧЕТ ВЕРНУТЬСЯ В СОСТАВ АЭВТ	54
ИНТЕРФАКС; 2020.21.02; ПАССАЖИРОПОТОК ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ» В КРАСНОЯРСКЕ В 2020Г ПРЕВЫСИТ 1 МЛН ЧЕЛОВЕК - КОМПАНИЯ.....	55
ИНТЕРФАКС; 2020.20.02; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ОТМЕНИЛИ РЕЙСЫ В ПРАГУ ИЗ РОСТОВА-НА-ДОНУ ИЗ-ЗА ЗАДЕРЖЕК ПОСТАВОК BOEING-737 МАХ .....	55
ИНТЕРФАКС; 2020.21.02; «ПОБЕДА» ОТКАЗАЛАСЬ ОТ ЧАСТИ РЕЙСОВ В ИТАЛИЮ И ТУРЦИЮ ИЗ-ЗА СРЫВА ПОСТАВОК BOEING- 737 МАХ .....	56
ТАСС; 2020.21.02; «ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ» И «ГАЗПРОМ» ЗАВЕРШАЮТ РАЗРАБОТКУ ВЕРТОЛЕТА ДЛЯ РАБОТЫ В АРКТИКЕ.....	56
РИА НОВОСТИ; 2020.21.02; РОСТЕХ СОЗДАЛ ИННОВАЦИОННЫЙ ПЕНОПЛАСТ ДЛЯ ОБШИВКИ САМОЛЕТОВ И КОРАБЛЕЙ .....	57

**ТАСС; 2020.22.02; НА РАЗВИТИЕ АЭРОПОРТА МУРМАНСКА ЗА ДВА ГОДА НАПРАВЯТ 1,7 МЛРД РУБЛЕЙ**

Федеральные власти направят на развитие аэропорта Мурманска в течение двух лет 1,7 млрд рублей, сообщил в субботу журналистам глава **Минтранса РФ Евгений Дитрих**, находящийся в рабочей поездке в Мурманской области.

«У нас в планах целый ряд инвестиционных затрат в отношении федерального имущества мурманского аэропорта. Здесь у нас 850 млн рублей в следующем году и 850 млн рублей через год, направленные на то, чтобы, соответственно, провести работу по аэродромному имуществу», - сказал **Дитрих**.

Министр добавил, что **Минтранс** также рассматривает вопрос содействия в расширении возможностей взлетно-посадочной полосы аэропорта для приема самолетов большого класса. «Сейчас мы обсуждаем, как и говорили, вопрос о том, как можно было бы помочь подкрепить вопросы по развитию полосы для того, чтобы принимать большей пассажироплощности самолеты, - сказал он, отметив, что пока окончательного решения не принято. - Оно находится в стадии активного обсуждения. Мы с коллегами увязываем его также с теми инвестициями, которые частный инвестор будет готов вкладывать в развитие терминала. Поэтому мы продолжим эту дискуссию, и я думаю, что найдем решение».

Губернатор Мурманской области Андрей Чибис сообщил, что в этом году завершится благоустройство территории перед аэропортом, а в течение трех лет построен новый терминал. Пассажиропоток аэропорта Мурманска уже превысил 1 млн пассажиров в год, отметил он. «Активно и туристический поток, и деловые перевозки развиваются. И вот наша задача наш аэропорт Мурманск превратить в очень современный, не только с точки зрения приема судов крупных, а и с точки зрения удобства для пассажиров, поэтому эту работу мы ведем комплексно», - сказал он.

<https://tass.ru/ekonomika/7820371>

**РИА НОВОСТИ; 2020.22.02; ДИТРИХ НАЗВАЛ СТОИМОСТЬ ДОРОГИ ДО ТЕРИБЕРКИ В МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ**

Стоимость реконструкции всех 35 километров дороги до села Териберка в Мурманской области превысит 5 млрд рублей, торги на работы по первому участку в 10 км уже проведены, сообщил журналистам **министр транспорта РФ Евгений Дитрих**.

Село Териберка в Мурманской области является самым популярным местом у туристов. Расположенная в живописном месте на берегу Баренцева моря, сегодня она привлекает внимание блогеров и фотографов всего мира. Однако главная проблема для села, которая мешает ему развиваться – транспортная недоступность: 35 километров грунтовой дороги, ведущей к поселку, требуют реконструкции.

«На первые 10 км торги закончены, подрядная организация понимает и знает, какие объемы ей надо выполнить в этом году. Сегодня вопрос управления финансами достаточно гибкий, если мы будем видеть, что работы выполняются качественно и в срок, и мы будем добавлять объемы. Более 5 млрд - это дорого, объемы работы связаны с тем, что профиль дороги, который есть сегодня, надо кардинально менять, чтобы снизить влияние буранов и заносов. Насыпь высокая стоит дорого», - пояснил **Дитрих**.

В субботу во время визита в Мурманскую область министр лично проверил состояние дороги до Териберки, проехав этот участок за рулём. Министр отметил, что сейчас, когда трасса подмерзла, ехать можно без особых проблем, однако летом проезд тоже должен быть комфортным.

«Дорога дорого стоит – реконструировать весь участок более 5 млрд рублей. Климат меняется, и те решения, которые применялись 40-50 лет назад, могут перестать быть эффективными. Да и ожидания людей по безопасности и комфорту сейчас кратно выше, чем тогда. Поэтому мы ставим перед собой амбициозные задачи», - сказал губернатор Мурманской области Андрей Чибис.

Летом прошлого года стало известно, что грунтовую дорогу до Териберки отремонтируют за счёт федеральных средств. В этом году регион получит 100 миллионов рублей, всего за три года ожидается выделение 1,6 миллиарда рублей. По мнению Чибиса, реконструкция дороги улучшит качество жизни проживающих в селе северян и в разы повысит туристический поток в Териберку.

<https://ria.ru/20200222/1565097746.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7820283>

## **РИА НОВОСТИ; 2020.22.02; ГЛАВА МИНТРАНСА ПРОЕХАЛ ЗА РУЛЕМ ИЗ МУРМАНСКА ДО ТЕРИБЕРКИ**

**Министр транспорта** России **Евгений Дитрих** за рулем Toyota Land Cruiser проехал от Мурманска до села Териберка по дороге, грунтовая часть которой будет отремонтирована в ближайшие годы за счет бюджетных средств, передает корреспондент РИА Новости.

В субботу во время визита в Мурманскую область **Дитрих** лично проверил состояние дороги до Териберки. Это сложный участок, 40 километров которого — грунтовое покрытие. Кроме того, в зимний период дорогу часто заносит снегом, из-за чего ее приходится перекрывать. Министр отметил, что сейчас, когда трасса подмерзла, ехать можно без особых проблем, однако напомнил, что в ближайшие годы запланирован ремонт самого проблемного участка.

«Вот сделаем и потом поедем смотреть, как сделали. К такому уникальному месту дорогу надо сделать, конечно», — сказал **Дитрих**.

Он добавил, что в Териберке до сих пор не был, но много слышал об этом селе.

Летом прошлого года стало известно о том, что грунтовую дорогу до Териберки отремонтируют за счет федеральных средств. В этом году регион должен получить 100 миллионов рублей, всего за три года ожидается выделение 1,6 миллиарда рублей.

По мнению губернатора Мурманской области Андрея Чибиса, реконструкция дороги улучшит качество жизни проживающих в селе северян и в разы повысит туристический поток в Териберку.

<https://ria.ru/20200222/1565094815.html>

На ту же тему:

## **ВЕСТИ МУРМАН; АЛЕКСЕЙ ЕЛКИН; 2020.23.02; РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ РЕГИОНА. КЛЮЧЕВЫЕ ВОПРОСЫ ГУБЕРНАТОР АНДРЕЙ ЧИБИС ОБСУДИЛ С ГЛАВОЙ МИНТРАНСА РОССИИ ЕВГЕНИЕМ ДИТРИХОМ**

**Министр транспорта** Российской Федерации **Евгений Дитрих**: «Это не наша средняя полоса, не юг России. Но я скажу, дорогу расчистили хорошо. Ну, такие, конечно, снегопады тут».

Губернатор Мурманской области Андрей Чибис: «На Севере жить!».

Дорога на Териберку после того, как по ней прошел грейдер. Путь расчищен. Глава федерального **Минтранса Евгений Дитрих** - за рулем. В этих краях - впервые. Губернатор Андрей Чибис со штурманского места рассказывает, как непросто обслуживать именно это направление. В снегопады приходится перекрывать.

**Министр транспорта** Российской Федерации **Евгений Дитрих**: «Я думаю, вот что. Мы попробуем с вами дорогу сделать. И, приехать по хорошей дороге».

То, что в этом есть смысл уже через несколько километров подтверждают туристы - кайтеры. Спортсмены-экстремалы в этих местах - частые гости. Тот случай, когда сильный ветер - в радость.

Спецтехника видна и на подъезде к селу. Тяжелые машины не простаивают. Автомобили жителей и многочисленных гостей – «жемчужины» Кольского Севера – создают довольно плотный трафик и зимой, и летом. По предварительным расчетам, на реконструкцию грунтового 35-километрового участка требуется больше пяти миллиардов рублей. Учтено то, что в низинах дорожное полотно придется существенно поднимать. Первый участок - 10 километров сделают уже в этом году. По договоренности с Правительством России, в

течение 3-х лет область гарантированно получит из федерального бюджета 1 миллиард 600 миллионов рублей, а остальное будет зависеть от качества работы на первых этапах.

Губернатор Мурманской области Андрей Чибис: «Спасибо огромное за поддержку. Те решения, которые приняты по реконструкции этой дороги. В том числе, ее подъема. Это позволит сделать полотно надлежащее. А во-вторых, сделать, чтобы ее не переметало зимой. Первое финансирование мы получили. Необходимые уже закупки проведены. Как только наступят надлежащие погодные условия приступим к ее реконструкции. Я хотел тоже сообщить, что мега проект для нас – Мурманский транспортный узел. Всё идет по плану. Здесь мы федеральное правительство не подведем. Я также хочу поблагодарить за поддержку на **нацпроект**».

**Министр транспорта** Российской Федерации **Евгений Дитрих**: «Андрей Владимирович, спасибо за хорошее, плотное взаимодействие, которое у нас сложилось давно. Периодически встречаемся, обсуждаем проблемы области, транспортного обеспечения. Радостно сказать о том, что мы стараемся и по объемам федеральной поддержки. Мурманская область у нас – в числе лидеров тех, кто получает наибольшее количество и объемы финансирования. На будущий период - 21-22, 20 годы. Такие объемы у нас также значительные. Основные средства это - Мурманский транспортный узел. Действительно, проект для области знаковый. Помню, как проект по Мурманскому узлу начинался. Сомнения. И то, что реализуется это, конечно, огромная помощь и поддержка для области».

Мурманский узел интегрирован в международный транспортный коридор «Север-Юг». В 2022 году грузооборот порта на западном берегу Кольского залива достигнет планового показателя - 18 миллионов тонн. Речь о нефтепродуктах, удобрениях и угле.

Губернатор Мурманской области Андрей Чибис: «Важнейший проект для страны. Именно поэтому федеральная поддержка - значительная. Мы тянем новую железную дорогу и в этом году, приступили, фактически, к строительству нового порта. У нас на подходе - идет стадия проектирования - еще одного терминала, связанного с удобрениями. И мы отработываем с инвесторами появление новых терминалов. Это, фактически, хаб, который важен для страны, для мира. Это, фактически, хаб, который будет обслуживать СМП. И мы активно этим занимаемся. Областное правительство является таким штабом по контролю. Мы постоянно взаимодействуем с **Минтрансом** России для того, чтобы всё вовремя получилось».

**Министр транспорта** Российской Федерации **Евгений Дитрих**: «И нужно добавить здесь географическое положение данного места. То, что Кольский залив не замерзает. Это, конечно, тоже уникальное конкурентное преимущество. Сегодня принято решение о том, что здесь будет перегрузочная база, которую здесь строит Новатэк. В прошлом году мы тоже активно искали средства. Чтобы перегрузочный комплекс поддержать со стороны федерального бюджета. Это один из 2-х перегрузочных комплексов, который на СМП будет работать. Мурманский и Петропавловск-Камчатский. Это даст возможность улучшить экономику перевозки СПГ и, соответственно, даст большую эффективность проекту. Естественно, для области тоже - дополнительные инвестиции, дополнительная экономическая поддержка».

Блиц: «Приезжайте в гости. По воде покататься. По песочному пляжу походить. Северное сияние. Вы просто не представляете».

Для тех, кто в теме - обычное дело. Для непосвященных наблюдателей - удивление и восторг. Неподражаемая природа Кольского Севера - магнит для гостей и развития туристической инфраструктуры.

Корреспондент Алексей Елкин: «Дикий пляж на побережье Баренцева моря. Кайтеры наслаждаются скольжением по водной глади. Даже не верится, что во время шторма, вот то небольшое суденышко оказалось на берегу».

Сегодня оно тоже в списке местных достопримечательностей и повышает турпоток. В масштабах всего региона увеличивается ежегодно и модернизация двух аэропортов - терминалов «Мурманск» и «Хибины» - важнейшая задача, связанная со стремлением принимать воздушные суда большей вместимости. В планах - укрепление взлетно-посадочных полос и обновление зданий аэровокзалов.

**Министр транспорта** Российской Федерации **Евгений Дитрих**, губернатор Мурманской области **Андрей Чибис**: «Понимание собственных сил. Понимание собственных возможностей. И, контроль качества того, что происходит в области. По крайней мере, по отношению к транспортной инфраструктуре всё делается очень последовательно, очень правильно. За это огромное спасибо. Я думаю, что этот год тоже даст хорошее количество новых интересных объектов, решений, идей. Спасибо за поддержку. Удачи».

<https://murman.tv/news/russian-1/novosti/1582406255-razvitie-transportnoy-otrasli-regiona-klyuchevye-voprosy-gubernator-andrey-chibis-obsudil-s-glavoy-mintransa-rosi-evgeniem-ditrihom>

На ту же тему:

<https://otr-online.ru/news/na-rekonstrukciyu-35-kilometrovoy-gruntovoy-dorogi-k-murmanskomu-selu-teriberka-vydelyat-pyat-milliardov-rublej-147575.html>

<https://www.murmansk.kp.ru/online/news/3775138/>

<https://www.murmansk.kp.ru/online/news/3775070/>

## **ВЕДОМОСТИ; ОЛЬГА АДАМЧУК; 2020.25.02; ВЛАСТИ НАЧИНАЮТ СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАССЫ ИЗ КРАСНОДАРА К КРЫМСКОМУ МОСТУ; РАСХОДЫ НА ДОРОГИ В КРЫМ ПРЕВЫСЯТ 500 МЛРД РУБЛЕЙ**

Власти продолжают наращивать расходы на дороги в Крым. 21 февраля Управление федеральных автомобильных дорог «Тамань» объявило конкурс на проектирование и строительство первого участка скоростной автомагистрали от Краснодара до Крымского моста. На дорогу длиной 68 км из федерального бюджета будет выделено 59 млрд руб., говорится в опубликованных на сайте госзакупок материалах. Контракт планируется заключить до конца марта. Стоимость всей трассы протяженностью 119 км оценивается почти в 100 млрд руб.

Новая автомагистраль «должна стать главной дорогой Краснодарского края», говорил «Ведомостям» человек, близкий к **Росавтодору**. Еще осенью 2016 г. президент **Владимир Путин** поручил определить маршрут до строившегося тогда Крымского моста. Изначально речь шла о реконструкции существующих дорог, а не о новой трассе, которая пройдет вне городов и населенных пунктов. Только в прошлом году чиновники сделали выбор в пользу новой дороги и реконструкции небольших участков старой трассы. В комплексном плане развития инфраструктуры на реконструкцию всей трассы было выделено 87 млрд руб.

Всего маршруты в Крым обойдутся государству более чем в 500 млрд руб. На Крымский мост было потрачено 228 млрд руб. (без учета подъездных дорог), в этом году ожидается запуск строительства Дальнего западного обхода Краснодара стоимостью около 40 млрд, а по другую сторону Керченского пролива достраивается 250-километровая трасса «Таврида» стоимостью 166 млрд.

Строительство трассы до Крымского моста и других запланированных дорог позволит без светофоров добраться из Санкт-Петербурга до Севастополя, говорит вице-президент Центра экономики инфраструктуры Павел Чистяков: по уже построенной М11 доехать до московской ЦКАД, выйти на трассу М4 «Дон», доехать до будущего обхода Краснодара, потом по новой трассе – до Крымского моста и, наконец, по трассе «Таврида» в Крыму.

Сейчас из Краснодара в Крым ведут две дороги: одна – через Крымск и Джигинку, вторая и основная – А-289 протяженностью 150 км – идет от Краснодара через Славянск-на-Кубани в Темрюк. Трафик на автомобильной части Крымского моста растет и дальние подходы к мосту не справляются летом с потоком машин. Автомобилисты, которых цитировали региональные СМИ, жаловались на многокилометровые пробки. «Летом дорога на Славянск-на-Кубани просто непроезжая при том количестве тяжелых грузов, которые на ней скапливаются», – подтверждает главный архитектор Краснодарского края **Юрий Рысин**. Этот маршрут прежде был дублирующим, а в последние годы стал наиболее популярным среди туристов и трафик еще вырастет, когда будет достроен обход Краснодара, объясняет он необходимость новой дороги. После запуска автомобильного движения по Крымскому мосту в мае 2018 г. существующая трасса через Славянск-на-Кубани стала одной из наиболее востребованных в Краснодарском крае, отмечает

представитель **Росавтодора**. В Краснодарском крае высокая плотность населения и очень много автомобилистов, добавляет Чистяков: сейчас по дороге к морю приходится проезжать через города, ждать у светофоров и пешеходных переходов, по этой же дороге через Славянск-на-Кубани грузовики едут в порт Тамань. Так как значительная часть обеспечения полуострова поступает извне, магистраль с высокой пропускной способностью поможет снабжению Крыма, говорит гендиректор Infomost Consulting Борис Рыбак.

Строить трассу начнут со стороны Крымского моста, где совсем недавно освободились строители. Первый участок пройдет от развязки трасс Краснодар – Керчь и Новороссийск – Керчь в районе хутора Белый до развязки А-289 и дороги из Славянск-на-Кубани в Крымск. Он должен быть сдан в 2024 г. На втором этапе трассу достроят до будущего Дальнего западного обхода Краснодара. Дорога будет первой категории – без одноуровневых пересечений с другими трассами, на ней будет всего девять развязок.

Закупка разбита на два этапа, чтобы постепенно вводить в эксплуатацию участки дороги, снимая нагрузку с существующей трассы, объясняет представитель **Росавтодора**. Главгосэкспертиза признала предложенный маршрут оптимальным. Но в ее заключении о технологическом и ценовом аудите говорится о целесообразности разделить строительство на большее количество этапов, нежели два. Мало кто сможет реализовать два таких крупных проекта, говорит владелец компании, занимающейся дорожным строительством. По его мнению, претендентом на госконтракт может оказаться строивший Крымский мост «Мостотрест» Аркадия Ротенберга и конкурентов у него не будет. По условиям конкурса, исполнителю предстоит представить банковскую гарантию на 17,7 млрд руб. «Но большинство крупнейших строителей закредитованы», – говорит собеседник «Ведомостей». Такую гарантию мог бы предоставить ВЭБ.РФ в случае успешного завершения сделки по созданию СП со «Стройпроектхолдингом», через которое Ротенберг владеет «Мостотрестом». Представитель «Мостотреста» не ответил в выходной день на вопрос «Ведомостей», интересно ли компании участвовать в конкурсе.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2020/02/24/823706-trassi-krasnodara>

## **КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ, АННА ВАСИЛЬЕВА; 2020.25.02; ТРАССУ «НЕВА» УСКОРЯТ ОБХОДОМ ТВЕРИ; «АВТОДОР» ПОТРАТИТ ПОЧТИ ПОЛМИЛЛИАРДА НА ПРОЕКТИРОВАНИЕ НОВОГО УЧАСТКА М11**

468 млн руб. потратит «Автодор» на проектирование обхода Твери — новой платной трассы, которая станет логическим завершением магистрали М11 «Нева» из Москвы в Петербург. 62-километровую четырехполосную дорогу спроектируют до середины 2021 года, затем начнется стройка. «Гринпис России» уже предупредил о возможном негативном влиянии будущей магистрали на окружающую среду.

Госкомпания «Автодор» объявила конкурс по выбору компании, которая подготовит проект строительства 3-го этапа трассы М11 Москва—Петербург в обход Твери с северной стороны города. Протяженность четырехполосного участка высшей категории составит чуть более 62 км, расчетная скорость движения — 150 км/ч. В составе трассы планируется 35 искусственных сооружений, включая 9 мостов, 20 путепроводов и 4 развязки. Вся трасса будет освещена. «Автодор» готов выделить подрядчику на проектирование 468 млн руб. Работы завершат до конца 2021 года, уточнили “Ъ” в пресс-службе госкомпании, после чего начнется строительство, но срока начала работ и их завершения пока нет.

Напомним, платную трассу М11 Москва—Петербург начали строить в 2009 году. Строительство северного обхода Твери первоначально не предусматривалось, хотя проект такой существовал. Остальные участки М11 строились и открывались для движения поэтапно с 2014 года; в ноябре 2019 года открыли последний на подъезде к Северной столице. Тогда же дорога получила название «Нева».

Сейчас при движении из Москвы до 149-го километра автомобилисты едут по скоростной платной дороге, далее сворачивают на южный обход Твери (в составе бесплатной М10) и следуют по нему 26 км до пересечения с М11.

Здесь водители сталкиваются с большим количеством светофоров, ограничений скорости, населенных пунктов. Из-за грузовиков плотность движения (по сравнению с платными участками) гораздо выше. Северный обход создаст «транспортные коридоры» до Ярославской области, Вологды и Дубны, обеспечив подъезды к крупным предприятиям и заводам, пояснил в конце 2019 года губернатор Тверской области Игорь Руденя.

Тарифы за проезд пока неизвестны. Чтобы цены не отпугнули пользователей, они должны быть в пределах 50–100 руб. для легковых авто, как на трассе М4 в Воронежской области, считает координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов. Дорога будет строиться в рамках долгосрочного инвестиционного соглашения (ДИС), пояснили “Ъ” в пресс-службе «Автодора». Напомним, ДИС — это инвестконтракт, при котором подготовкой территории занимается инвестор, а доля внебюджетных средств в проекте не превышает 20–25%. Такое соглашение применяется на обходе Вышнего Волочка и на участках ЦКАД. Применение ДИС на практике означает, что тарифы, скорее всего, будут относительно невысокими, поясняет “Ъ” знакомый с ситуацией источник. Самые дорогие магистрали сейчас — участок М11 Москва—Солнечногорск и обход Одинцово: более 60% средств в этих проектах обеспечили частные компании.

Выделяемую «Автодором» сумму на проектирование глава Общественного совета при Минтрансе Михаил Блинкин назвал «адекватной»: ее, как правило, считают из принципа 5–10% от ориентировочной стоимости строительства. Построить километр четырехполосной дороги первой категории, по оценкам Минтранса на 2017 год, стоит 156,4 млн руб. (без учета затрат на освобождение территории), 62-километровую — 9,6 млрд руб. Более свежих данных Минтранс не публиковал. По оценкам министерства, с 2014 года стоимость строительства дорог в РФ снижается.

В конце 2019 года глава «Автодора» Вячеслав Петушенко пояснил, что проект новой трассы не будет писаться с нуля, будет корректироваться ранее разработанный.

Речь идет, вероятно, о проекте 2014 года, который предполагал, что трасса пройдет через Калининский район Тверской области, где потребуется изъятие более 603 га земель, включая 365 га Тверского лесничества. Компания, которая займется корректировкой, проведет «инженерно-экологические изыскания», обозначив «границы ареалов обитания охраняемых видов флоры и фауны, пути миграции животных», а также все имеющиеся экологические ограничения (ООПТ, горные отводы, скотомогильники и т. д.). Должны быть также разработаны рекомендации по снижению «негативного воздействия» на окружающую среду при эксплуатации дороги.

«Планируемая трасса затрагивает очень ценные в рекреационном и средообразующем отношениях территории, в том числе лесопарковую зону Твери,— обращает внимание эксперт «Гринпис России» Алексей Ярошенко.— Она очень сильно повлияет на эти территории — за счет фрагментации, нарушения гидрологического режима, воздушного и шумового загрязнения. От стен леса, примыкающих к трассе, неизбежно пойдут распад и усыхание древостоев, как это произошло при строительстве более близких к Москве участков». Негативное влияние новой трассы может затронуть по меньшей мере десятую часть лесов, которые фактически исполняют роль лесопаркового пояса вокруг Твери, считает эксперт. «Речь идет не только о природных территориях, которые будут полностью потеряны при прокладке трассы (это примерно 450–500 га), но и о прилегающих к ней. Их рекреационная ценность будет утрачена в очень большой степени,— говорит он.— Для многих жителей города и его ближайших окрестностей это будет весьма существенное снижение качества окружающей среды. Нужно принимать серьезные меры, способные уменьшить и хотя бы частично компенсировать это снижение».

<https://www.kommersant.ru/doc/4267653>

## **КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; ГЕОРГИЙ ДВАЛИ; 2020.25.02; ПОДШИПНИКИ ПОШЛИ НА ВТОРОЙ КРУГ; ПЕРЕХОД НА КАССЕТУ ОБСУДЯТ НА СОВЕТЕ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ТРАНСПОРТУ**

Как выяснил “Ъ”, по инициативе Грузии на комиссии вагонного хозяйства обсудят возможность введения запрета на роликовые подшипники в железнодорожных вагонах с

2021 года. Россия, в свою очередь, требует просто разрешения устанавливать кассетные подшипники с адаптером при ремонте старых вагонов. Источники “Ъ”, знакомые с ходом обсуждений в правительстве, говорят, что пересмотр ранее принятых решений, останавливающих переход на кассету, не рассматривается.

На 27 февраля назначено заседание рабочей группы по вопросам эксплуатации вагонов комиссии вагонного хозяйства Совета по железнодорожному транспорту, объединяющего железнодорожные администрации стран с российской (1520 мм) шириной колеи. Как стало известно “Ъ”, Грузинская железная дорога (ГЖД) предложила возродить идею об обязательном переходе с роликовых на кассетные подшипники при ремонте вагонов с 2021 года. Предложение распространяется только на территорию РФ.

На прошлом заседании совета Грузия была одной из тех четырех стран, которые голосовали против перехода на кассетные подшипники. Однако в ее особом мнении, в отличие от особых мнений остальных трех стран, не содержалось возражений против замены подшипников, а только протест против неотражения в документе задолженности Южно-Кавказской железной дороги. Директор грузовых перевозок ГЖД Гурам Гурамишвили лишь заявил “Ъ”, что считает «некорректным комментировать продолжающийся и пока незавершенный рабочий процесс». Независимый специалист по железнодорожному транспорту Дато Гочава при этом подчеркивает, что инфраструктура Грузии рассчитана именно на роликовые подшипники, а в вопросе ремонта вагонов ГЖД на 100% зависит от России.

В прошлом году буквально за два месяца совет, а потом и **Минтранс** приняли решение о переводе всех вагонов в РФ на кассетные подшипники. Собственники вагонов были резко против, ожидая расходов на 200–300 млрд руб. Развитие ситуации было остановлено решением тогдашних вице-премьеров Максима Акимова и Дмитрия Козака, 31 октября поручивших резко свернуть переход (см. “Ъ” от 1 ноября 2019 года). Далее дискуссия стихла. Но в начале года к обсуждению кассетных подшипников на старых вагонах вернулись: ВНИКТИ представил доклад об опыте применения кассетных подшипников с адаптером (см. “Ъ” от 7 февраля), испытания поручено продолжить.

Рабочей группе комиссии по вагонному хозяйству поступило предложение и от России, но не о принудительном переходе на кассету, а лишь о разрешении использования кассетных подшипников с адаптерами при ремонте типовых тележек. В ОАО **РЖД** “Ъ” пояснили, что по итогам испытаний рабочая группа рассмотрит необходимость внесения в ремонтную документацию возможности оборудования грузовых вагонов кассетными подшипниками на тележках типа 2 (модель 18-100) с использованием адаптера наравне с традиционными роликовыми подшипниками. «Речи об обязательном переводе всего парка на кассетные подшипники не идет»,— заверили в монополии. В протоколе совещания у Дмитрия Козака и Максима Акимова есть пункт, требующий от **Минтранса** и ОАО **РЖД** обеспечить отмену решения совета о переходе на кассету. В **Минтрансе** “Ъ” сообщили, что руководствуются решениями, принятыми правительством. В аппарате курирующего транспорт первого вице-преьера Андрея **Белусова** комментарии не дали. Но источник “Ъ”, знакомый с ходом обсуждений в новом правительстве, говорит, что об отмене поручения господ Акимова и Козака разговоров не ведется.

Изменения, разрешающие установку кассетных подшипников с адаптерами при ремонте,— позитивное новшество, говорит глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров: если операторы сочтут эту замену коммерчески целесообразной, они получают шанс ее провести. Замена должна сокращать количество текущих отцепочных ремонтов, которые сейчас являются одной из ключевых статей расходов операторов. Эксперт напоминает о ситуации с Первой грузовой компанией, которая в 2013 году установила такие подшипники, а в 2014 году **Ространснадзор** запретил их эксплуатацию. Производители подшипников, полагает он, заинтересованы в расширении рынка, поскольку выпуск новых вагонов сокращается, а массовые плановые ремонты вагонов с увеличенной осевой нагрузкой (на них устанавливаются кассетные подшипники) начнутся после 2022 года.

<https://www.kommersant.ru/doc/4267643>

## **КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.25.02; ПРАВИТЕЛЬСТВО ЗАКРУЧИВАЕТ КОЛОНКИ; ВЕРФИ ОБЯЖУТ ЛОКАЛИЗОВАТЬ ВИНТОРУЛЕВЫЕ СИСТЕМЫ**

Правительство обязало судостроителей использовать для новых судов локализованные винторулевые колонки (ВРК), для того чтобы судно было признано произведенным в РФ. При этом электрические ВРК, используемые в основном в крупном судостроении, получили менее строгие требования к локализации, чем механические, которые ставятся на суда «река-море». Эксперты считают, что с учетом наличия лишь опытных образцов государство должно сначала субсидировать закупки таких ВРК.

Правительство 18 февраля утвердило изменения в ключевое постановление 719, которое определяет, какая продукция может считаться российской. Теперь в документ добавлены отдельные требования для винторулевых колонок механического и электрического типа с поэтапным увеличением локализации начиная с 1 июня. В целом требования локализации тем меньше, чем выше мощность колонки, и к механическим колонкам они более строгие, чем к электрическим.

ВРК — один из ключевых элементов судна. Как поясняет источник “Ъ” в отрасли, использование колонок «в последнее десятилетие стало стандартным решением, позволяющим улучшать маневренность судов, их эксплуатационные характеристики и экономичность». Требования к локализации ВРК были разработаны по поручению вице-премьера Юрия Борисова, их цель — импортозамещение, в том числе «локализация передовых технических решений для стимулирования загрузки отечественных производителей».

Источники “Ъ” в отрасли говорят, что инициатором изменений была «Роснефть», реализующая проект по строительству верфи «Звезда» на Дальнем Востоке. В его рамках «Роснефти» нужно увеличивать уровень локализации, в том числе для получения бюджетных субсидий на строительство газозовов и продуктозовов (см. “Ъ” от 12 декабря 2019 года). У «Роснефти» есть СП с General Electric по электрической ВРК — «Сапфир» в Большом Камне, который планирует в том числе разработать колонку мощностью 11–15 МВт для крупнотоннажных судов.

Это теоретически может позволить «Звезде» в будущем не закупать ВРК у швейцарско-шведской АВВ (ей принадлежит наиболее известный тип электрических ВРК — Azipod). Колонки производства АВВ, в частности, устанавливались на 15 газозовов для проекта «Ямал СПГ», при этом гребные винты для них изготавливала «Звездочка» (входит в Объединенную судостроительную корпорацию, ОСК). Руководитель бизнес-направления «Морская промышленность» АВВ Юха Коскела заявил “Ъ”: «Мы полностью осведомлены о критериях локализации, изложенных в новой редакции постановления 719, и мы неустанно работаем над тем, чтобы наше оборудование и сервис соответствовали требованиям о локализации в России». Он добавил, что АВВ открыла инжиниринговый центр в Калининграде и имеет ряд предприятий по производству оборудования в России.

Механические ВРК используются на сухогрузах и танкерах «река-море», пассажирских судах, а также на буксирах, спасателях и т. д. Сейчас основной поставщик ВРК на сухогрузы — немецкая Schottel. Среди российских компаний, которые способны выпускать такую продукцию, собеседники “Ъ” называют НПО «Винт» (филиал «Звездочки»), саму «Звездочку», «Конар», «Механику-Р». Глава ОСК Алексей Рахманов 14 февраля говорил, что ВРК российского производства (НПО «Винт») будут ставиться на сухогрузы серии RSD59, строящиеся на «Красном Сормово». По данным “Ъ”, первый судоконкомплект (две колонки) НПО «Винт» должно поставить на верфь в марте 2021 года и потом поставлять их ежемесячно на 11 судов. Проблемой остается то, что пока у «Винта» есть только опытный образец ВРК и предприятию нужны деньги, чтобы запустить производство в серию. Кроме того, если у Schottel стоимость судового комплекта без НДС составляет порядка €525 тыс., то российские колонки в среднем на 10% дороже, говорят источники “Ъ”. Это вызвано в основном гораздо меньшим объемом производства.

Источник “Ъ” в судоходной отрасли подчеркивает, что выход ВРК из строя означает простой судна, поэтому у заказчиков есть жесткие требования к надежности колонок. По его мнению, требования по локализации ВРК «включены в постановление без учета

реального состояния дел в машиностроении». Надежда Малышева из PortNews считает, что государство должно давать льготу на покупку опытных образцов ВРК судовладельцам, так как для компаний это может быть серьезным риском. Отсутствие нормального сервиса тоже остается нерешенным вопросом, добавляет она.

<https://www.kommersant.ru/doc/4267642>

### **ТАСС; 2020.24.02; РОССИЯ НАЦЕЛЕНА НА СОТРУДНИЧЕСТВО В МОДЕРНИЗАЦИИ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА КУБЫ**

Представители транспортных ведомств России и Кубы в ходе работы III Заседания смешанной комиссии по морскому транспорту обсудили участие российских компаний в модернизации портов острова, передает корреспондент ТАСС.

В работе комиссии приняли участие **заместитель директора департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Министерства транспорта РФ Андрей Козлов**, генеральный директор морской администрации Республики Куба Хосе Хокин Прадо Фалеро и торговый представитель РФ на Кубе Александр Богатырь. «Работа продолжается по всем направлениям, это достаточно долгий процесс, как с технической точки зрения, так и с финансовой. Но заинтересованность в реализации проектов есть с обеих сторон, - отметил **Козлов** в беседе с ТАСС. - В области морского транспорта можно выделить три основных направления работы: модернизация портовой инфраструктуры, обеспечение безопасности мореплавания и обновление флота. В нашей группе в этот приезд много представителей судостроительных структур».

По словам **представителя Минтранса РФ**, основные сложности в ускорении реализации проектов заключаются в различиях подходов. «Имеются определенные сложности в финансовых подходах государства: в России есть частные инвесторы, которые вкладываются в бизнес, на Кубе пока этого нет. Многие вопросы упираются в детали финансирования, вопрос непростой», - добавил **Козлов**.

Он подчеркнул, что санкции не создают препятствий для сотрудничества в транспортной сфере и «никак не влияют на него».

Как сообщили ТАСС в торговом представительстве РФ на острове, темами обсуждения представителей транспортных ведомств стали также обучение кубинских специалистов в профильных российских вузах и возможности поставки российских судов различного вида на Кубу.

<https://tass.ru/ekonomika/7825119>

### **BUSINESS FM; ЕВГЕНИЙ ПЕРЕЛЬЧУК; 2020.22.02; «ПО РАЗНЫМ ПРАВИЛАМ ИГРАЕМ». ТУРОПЕРАТОРЫ ПРОСЯТ ПРАВИТЕЛЬСТВО ВОЗМЕСТИТЬ УБЫТКИ ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА**

Российские ведомства и отрасли подсчитывают убытки от коронавируса. Федеральная таможенная служба отчиталась, что потери таможенных перечислений из-за снижения товарооборота с Китаем составляют 1 млрд рублей в день. **Минтранс** оценил потери перевозчиков более чем в 1,5 млрд рублей из-за прекращения авиасообщения с КНР. Несут потери и туроператоры — и просят вернуть за это деньги.

Между тем все опрошенные Business FM лицензированные гиды говорят, что закрытие границы на потоке их клиентов не сказалось. С китайцами они не работают уже два года, с тех пор как туристы из КНР в одностороннем порядке перешли на собственную закрытую экосистему: работают по серым схемам только со своими гидами. Также китайцы сами организуют для своих туристов экскурсии, транспорт, ночлег и общепит. А вот ресторанный бизнес перекрытие турпотока уже ощутил, говорит основатель платформы «Серый Мокко» Фан Фэй.

Фан Фэй

основатель платформы «Серый Мокко»

«Так как закрыта граница, то сейчас просто нет туристов, из-за чего некоторые китайские рестораны в Москве закрылись. Например, я один знаю — это ресторан «Тинь-Дао». Они объявили, что они на месяц закроют, потому что там, где они закупают овощи, тоже

закрыто. Ресторан не может работать. Просто туристов нет, а если китайская кухня, то без них никак, поэтому закрылся».

Прикинули цифры и туроператоры: 600 млн рублей прямых убытков. По российским законам турбизнес не имеет права их компенсировать за счет туристов. Поэтому обращение с просьбой возместить убытки Ассоциация туроператоров России направила премьер-министру Михаилу **Мишустину**. Акцент делается на том, что никто не просит о компенсации упущенных доходов, только о возмещении прямых убытков.

Аргументация проста: вот **министр транспорта Евгений Дитрих** заявил, что авиакомпаниям возместят их 1,5 млрд рублей из Резервного фонда. Чем мы хуже? Ситуацию комментирует первый вице-президент Ассоциации туроператоров России Владимир Канторович.

Владимир Канторович

первый вице-президент Ассоциации туроператоров России

«Дело в том, что в других отраслях промышленного народного хозяйства в случае возникновения форс-мажорных обстоятельств государство отрасли помогает. Мы это видим на примере сельского хозяйства, когда это связано с санкциями, видим сейчас на примере авиакомпаний, которым государство помогает. Когда возникают форс-мажорные обстоятельства типа коронавируса, для авиакомпаний это форс-мажор по закону, а для туроператоров это не совсем форс-мажор, потому что при форс-мажоре авиакомпании, например, возвращают все деньги за вычетом фактически понесенных затрат. А туристическая компания возвращает все деньги без всякого вычета. Мы законодательно находимся почему-то в самом невыгодном положении, по разным правилам играем, хотя вроде в одной стране живем».

Относительные цифры прироста заболеваемости демонстрируют некоторый спад — каждый день выздоравливает в два раза больше людей, чем заболевает. Например, данные за 20 февраля: 996 новых зараженных, случаев выздоровления — 2068. Однако речи об открытии границ пока не ведется, недополученный доход туристической отрасли еще может вырасти. В ассоциации говорят, что, если турпоток будет закрыт до конца марта, бизнес недополучит почти 3 млрд рублей, а если до конца лета, то более 31 млрд. Продолжает член президиума Альянса туристических агентств, генеральный директор туристической сети «Розовый слон» Алексан Мкртчян.

Алексан Мкртчян

член президиума Альянса туристических агентств, генеральный директор туристической сети «Розовый слон»

«Я считаю, что надо в каждом случае по каждому конкретному туроператору разбираться персонально. Речь должна идти только о прямых убытках, потому что, когда наши любимые туроператоры начинают говорить о косвенных убытках, они умножают прямые в четыре, а то и в пять раз. Совсем недавно шла речь о каких-то 100 млрд рублей понесенных косвенных убытков. Сейчас все это до 600 млн уменьшается. Я вам скажу так, что примерно самые крупные туроператоры потеряли максимум именно в плане прямых убытков от 100 млн до 150 млн рублей. Все остальные потеряли еще меньше. Государство может компенсировать их двумя способами. Прямые выплаты пострадавшим, или есть более сложный путь — какие-то компенсации, то есть налоговые льготы, минимизация платежей в бюджет и так далее».

Эвакуация туристов из Китая проходила с 27 января по 9 февраля. По данным ассоциации, всех вывезли за свой счет — это 450 млн рублей. Вдобавок туристам возвращали деньги. Кроме тех, кого эвакуировали, были люди, купившие путевки в Китай и не полетевшие. Им было предложено два варианта: прямой возврат денег или перенос рейса на другое направление и другой срок, в те же Арабские Эмираты или Турцию. Треть туристов попросила возврат денег, в общей сложности это 150 млн рублей, остальные решили отдохнуть в других странах.

<https://www.bfm.ru/news/437229>

## ТАСС; 2020.21.02; РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА ВВЕЛ КАРАНТИН ДЛЯ ЧАСТИ КИТАЙСКИХ СТУДЕНТОВ

Российский университет транспорта (МИИТ) поместил в карантин 19 китайских студентов, которые ездили на каникулы в КНР. Кроме того, под наблюдением медиков находятся еще пять таких студентов, сообщил ТАСС кандидат медицинских наук, проректор вуза Михаил Клёнов.

«Во избежание угрозы заражения заболеванием, вызываемым новым коронавирусом 2019-nCoV, вуз принял решение поместить на карантин 19 студентов из Китая, еще пять студентов - отправлены в обсерватор, который был организован на базе поликлиники при университете с круглосуточным медицинским наблюдением и лабораторной диагностикой», - сказал он, уточнив, что карантин организован в отдельном помещении в общежитии.

По словам Клёнова, всего в вузе проходят обучение 192 гражданина КНР. На карантине находятся те студенты, которые успели вернуться с каникул по случаю китайского нового года до 12 февраля. В обсерваторе - вернувшиеся после 12 февраля. Еще 66 студентов пока не успели вернуться из Китая, остальные - не уезжали домой на каникулы, пояснил Клёнов.

«На данный момент ни одного студента с подозрением на коронавирус не выявлено. Все они по прилету прошли медицинский осмотр», - сказал он.

Дистанционное обучение

Ранее Минобрнауки РФ распорядилось, чтобы российские вузы продолжили дистанционное обучение студентов из Китая после окончания каникул. Неподведомственным министерству университетам рекомендовано продолжить дистанционное обучение студентов, находящихся на территории Китая.

Более того, Минобрнауки РФ в январе распорядилось продлить в вузах каникулы для китайских студентов до 2 марта с внесением соответствующих изменений в учебный график.

<https://tass.ru/obschestvo/7811173>

На ту же тему:

[https://www.gazeta.ru/social/news/2020/02/21/n\\_14065735.shtml](https://www.gazeta.ru/social/news/2020/02/21/n_14065735.shtml)

## ТАСС; 2020.22.02; СРЕДСТВА ОТ АКЦИЗОВ НА БЕНЗИН МОГУТ НАПРАВИТЬ НА СТРОИТЕЛЬСТВО АВТОМОСТОВ

Министерства финансов и транспорта России до 31 марта 2020 года представят в правительство предложения об использовании средств от взимания акцизов на моторное топливо для финансирования работ по развитию автодорог в регионах страны, в том числе на строительство мостов и путепроводов. Об этом говорится в перечне поручения кабинета министров по итогам прошедшего 20 февраля заседания правительства.

«Минфину России (А.Г.Силуанову), Минтрансу России (Е.И.Дитриху) проработать вопрос направления средств, полученных от взимания акцизов на моторное топливо, на финансирование субъектами Российской Федерации мероприятий по приведению в нормативное состояние и строительству искусственных сооружений на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального и местного значения и соответствующие предложения до 31 марта 2020 года представить в правительство Российской Федерации в установленном порядке», - говорится в перечне поручений, опубликованных на сайте правительства.

На заседании в четверг были одобрены основные направления и показатели программы приведения в нормативное состояние и строительства искусственных сооружений на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального и местного значения. В нее были включены разделы по реконструкции, капитальному ремонту и ремонту находящихся в аварийном и предаварийном состоянии мостов и путепроводов, а также по строительству автодорожных путепроводов в местах пересечения железнодорожных путей.

Правительство также поручило Минтрансу России обеспечить в установленном порядке внесение на рассмотрение президиума Совета при президенте РФ по стратегическому

развитию и национальным проектам предложений по включению нового федерального проекта «Мосты и путепроводы» в национальный проект «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**».

<https://tass.ru/ekonomika/7819199>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.22.02; ХУСНУЛЛИН ВОЗГЛАВИТ КОМИССИЮ ПО РЕГИОНАЛЬНОМУ РАЗВИТИЮ, В НЕЕ ВОЙДУТ ВСЕ УЧАСТНИКИ НАЦПРОЕКТОВ, СООБЩИЛ ПРЕМЬЕР РФ**

Глава правительства РФ **Михаил Мишустин** поручил вице-премьеру Марату Хуснуллину возглавить комиссию по региональному развитию, которая займется работой по реализации национальных проектов.

«Работой также над **нацпроектами** должна активно заняться комиссия по региональному развитию, президиум которой я дал поручение создать как можно быстрее. В комиссию войдут все участники национальных проектов, включая губернаторов», - сказал **Мишустин** в четверг на заседании правительства РФ.

Возглавить комиссию **Мишустин** поручил вице-премьеру Марату Хуснуллину.

«Прошу вас возглавить эту комиссию и еженедельно снимать все проблемы, которые возникают по национальным проектам», - сказал **Мишустин**.

## **ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЯ ПРИЕМСКАЯ; 2020.25.02; ЗАПРЕТНАЯ ПЛЕНКА: ИЗ АРКТИКИ ГОТОВЯТСЯ УБРАТЬ МАЗУТ; СЕВЕРНОМУ СУДОХОДСТВУ ПРЕДЛАГАЮТ ПЕРЕЙТИ НА АЛЬТЕРНАТИВНОЕ ТОПЛИВО**

Использование флотского мазута в Арктике может оказаться под запретом в течение ближайших лет. О согласовании соответствующих поправок было объявлено на пленарном заседании одного из комитетов Международной морской организации (ИМО) в Лондоне. Ожидается, что они будут окончательно приняты осенью этого года. Сегодня это топливо используют до 75% судов в арктических водах. Подробнее о том, что этот запрет может значить для России, как он скажется на развитии Северного морского пути (СМП) и почему некоторые эксперты полагают, что он дает стране преимущество, — в материале «Известий».

Мазуту дали срок

В соответствии с предложенными поправками запрет на использование флотского мазута (так называемого тяжелого топлива) в водах Арктики может вступить в силу с июля 2024 года. При этом до 2029 года использовать флотский мазут смогут отдельные суда, прежде всего имеющие двойной корпус.

Для России и других стран, имеющих выход к арктическому побережью, предусмотрена возможность выдавать специальные разрешения для отдельных судов, использующих флотский мазут. Такая возможность сохранится также до 2029 года.

О согласовании поправок было объявлено в пятницу, 21 февраля, на пленарном заседании рабочей группы подкомитета по предотвращению и ликвидации загрязнений (PPR) Международной морской организации (ИМО), сообщили «Известиям» в пресс-службе Всемирного фонда дикой природы (WWF) России.

«Рабочая группа подкомитета по предотвращению и ликвидации загрязнений (PPR) Международной морской организации (ИМО) подготовила и согласовала поправки к приложению I к конвенции «Правила предотвращения загрязнения нефтью», МАРПОЛ 73/78. Поправки направлены на введение запрета на использование судового остаточного топлива, СОТ (флотского мазута) в арктических водах», — говорится в сообщении пресс-службы.

Международная морская организация входит в структуру ООН и занимается вопросами, связанными с международным торговым судоходством. Ожидается, что поправки будут окончательно приняты на совете организации осенью 2020-го.

Судьба «северного морского завоза»

От сезонных морских поставок в российской Арктике зависит около 1,2 млн человек, напомнили «Известиям» в **Минтрансе**.

«Оценка экономических последствий возможного запрета показала не только растущую стоимость морских перевозок, но и подтвердила негативный экономический эффект для населения. Он заключается в росте цен на товары повседневного спроса и повышении расходов системы жизнеобеспечения. **Минтранс** считает, что принятие запрета невозможно без учета обязательного согласия и учета специфики каждого арктического государства», — подчеркивается в сообщении пресс-службы ведомства.

В том числе и для решения вопроса с работой судов, обеспечивающих «северный морской завоз», для России и ряда других государств была предусмотрена возможность выдачи специальных разрешений на срок до 2029 года, поясняет руководитель программы WWF России по экологической ответственности бизнеса Алексей Книжников. Кроме того, на этапе согласования поправки были одобрены представителями всех стран-участниц, подчеркивает эксперт.

— Три дня шло обсуждение поправок МАРПОЛ, все страны демонстрировали стремление услышать друг друга и найти компромисс. Ни одна запись не была принята без полного консенсуса. Если по снижению угроз от аварийных разливов данный запрет — это однозначно важный шаг вперед, то по ограничению выбросов сажи еще много предстоит сделать на площадках ИМО, — отметил он.

Возможное введение запрета уже поддержала Канада, которая входит в список арктических государств.

Введение запрета на использование флотского мазута также может открыть новые возможности для энергетических компаний, полагает доцент кафедры международной коммерции Высшей школы корпоративного управления РАНХиГС Тамара Сафонова.

— Мировая судоходная отрасль потребляет около 4 млн баррелей в день морского бункерного топлива, и изменения в правилах затронут более 50 тыс. торговых судов по всему миру, открывая значительный новый рынок для производителей топлива, — отметила она в беседе с «Известиями».

Само по себе введение дополнительных ограничений не станет для предприятий нефтяного сектора неожиданностью, уверена эксперт. Крупнейшие нефтеперерабатывающие заводы мира, по ее словам, уже модернизировали технологические установки и скорректировали операции, чтобы увеличить выпуск остаточного топлива с низким содержанием серы (до 0,5%) и морского газойля (MGO), чтобы подготовиться к более строгим стандартам судового топлива, которые уже вступили в силу с 1 января 2020 года, напоминает собеседница издания.

Сегодня флотский мазут составляет около 75% всего топлива, которое используется судами в Арктике. Вопрос о введении запрета на его использование начал обсуждаться около десяти лет назад — после того, как по заказу Арктического совета, объединяющего страны, входящие в этот регион, было проведено специальное исследование.

Как подчеркивают экологи, СОТ медленно разлагается в холодных водах, и от него практически невозможно избавиться в случае разлива. Кроме того, использование мазута приводит к выбросам большого объема таких загрязнителей, как оксид серы и твердые сажевые частицы. Ранее его использование уже было запрещено в Антарктике.

**Альтернативное преимущество**

В качестве основной альтернативы флотскому мазуту в последние годы чаще всего рассматривается сжиженный природный газ (СПГ). О том, что его использование позволит значительно сократить вредные выбросы в атмосферу в Арктике, говорилось в докладе, подготовленном рабочей группой по защите морской среды (РАМЕ) — он был опубликован в мае 2019-го.

Однако количество судов, использующих этот вид топлива, по словам Тамары Сафоновой, на сегодняшний день очень ограничено.

— На сегодня в мире в эксплуатации находятся около 170 судов, которые используют СПГ в качестве топлива, и около 200 находятся в постройке. По отношению к общему составу флота это небольшие цифры, — отмечает эксперт.

Одним из главных ограничивающих факторов является недостаточно развитая инфраструктура. При этом именно Россия уже в ближайшие годы может показать другим государствам пример ухода от использования любых нефтепродуктов в качестве судового топлива в Арктике, уверен Алексей Книжников.

— Так, по нашим оценкам, доля транзитных судовых перевозок по СМП на сжиженном природном газе (СПГ) в 2019-м составила 43%, такого показателя в Арктике пока и близко никто не достиг. Важно подчеркнуть, что переход на СПГ не только исключает риски нефтеразливов, но и существенно снижает выбросы загрязняющих веществ и сажи в атмосферу, — подчеркивает он.

В результате, по его мнению, весь набор экологических преимуществ от перехода на СПГ может сделать судоходство по СМП более конкурентным.

У России для этого есть необходимые ресурсы. Так, в мире сегодня существует лишь несколько крупных точек, где осуществляется бункеровка СПГ. Ярким примером, по мнению опрошенных экспертов, является опыт отечественной компании «Совкомфлот», которая первой в мире построила крупнотоннажные танкеры на СПГ и подписала соглашение на бункеровку этих судов СПГ на срок действия чартера.

Создание дополнительных возможностей для использования альтернативных видов топлива уже заложено в стратегию развития Севморпути. Об этом, в частности, говорится в плане развития инфраструктуры СМП, принятом в конце 2019 года.

— Развитие проектов добычи углеводородов для загрузки Северного морского пути предусматривает в том числе и ввод в эксплуатацию нового танкерного флота, который в любом случае будет базироваться на применении экологически чистых топлив, в перечень которых входит СПГ, СУГ, метанол, биотопливо, водород, а также использование энергии солнца и ветра, — резюмирует Тамара Сафонова.

<https://iz.ru/979670/evgeniia-priemskaja/zapretnaia-plenka-iz-arktiki-gotoviatsia-ubrat-mazut>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.21.02; ГЛАВА КУЗБАССА ПРОСИТ ПРАВИТЕЛЬСТВО НЕ СДВИГАТЬ СРОКИ МОДЕРНИЗАЦИИ «ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА»**

Губернатор Кемеровской области Сергей Цивилев в связи с падением цен на уголь попросил не сдвигать сроков модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей.

«Я уже обратился в правительство РФ с тем, что нужно менять работу и не допустить сроков «сдвижки» «восточного полигона», на чем настаивают РЖД. Это недопустимо для нас ни при каких обстоятельствах. Успех углепрома Кузбасса будет зависеть от выхода на рынок Азиатско-Тихоокеанского региона, который растет и где цена выше. Нам туда надо двигаться», - сказал чиновник на пресс-конференции в пятницу.

Глава Кузбасса уточнил, что вопрос о развитии этой части ж/д сети в РФ 26 февраля в Москве рассмотрит комиссия по вопросам стратегии развития ТЭК и экологической безопасности. «Мы сделаем все, чтобы развитие «восточного полигона» было строго в соответствии с решением комиссии от 2018 г.», - сказал Цивилев.

Он признал, что ситуация на угольном рынке «непростая», но «угольщики держатся», сокращений на предприятиях немного. В каких именно компаниях прошли сокращения персонала, губернатор не уточнил. «Рынок (в будущем - ИФ) поменяется, мы это не раз проходили. Волатильность рынков углей известна, я в этом не вижу основной проблемы. Проблема больше заключается в развитии «восточного полигона» - БАМа, Транссиба - и в сохранении коллективов (на предприятиях - ИФ)», - добавил чиновник.

Отвечая на вопрос о планируемых объемах добычи в регионе в 2020 г., Цивилев отметил, что в Кузбассе есть «тенденция к уменьшению объемов добычи». «Один из важных факторов - это снижение цен на мировых рынках энергетических углей. Второй фактор, на который мы бы могли успеть отреагировать, но опоздали - рынок сместился с Атлантического региона в сторону АТР», - сказал губернатор.

Как сообщалось ранее, минувшей осенью при согласовании финансового плана «Российских железных дорог» на 2020-2022 гг. выяснилось, что расходы на «восточный полигон» сокращены на 161 млрд руб. Тогда клиенты РЖД договорились с монополией о создании рабочей группы, которая утвердит первоочередные мероприятия по БАМу и Транссибу, вписывающиеся в сокращенный бюджет.

12 декабря Дмитрий Медведев, занимавший пост премьер-министра РФ, дал поручение перевозчику актуализировать детальный план мероприятий по «восточному полигону», а

20 декабря Максим Акимов (тогда - профильный вице-премьер) поручил до 1 февраля сформировать перечень проектов.

Рабочая группа сформировала перечень из 212 проектов, содержащий соответствующие участки и работы, писал «Коммерсантъ». Там же были проставлены сроки: большинство работ, которые были запланированы на период до 2024 г., сдвигаются (самое позднее - на 2023 г.). Перечень был 27 января одобрен Советом потребителей РЖД и 11 февраля вновь обсужден на совещании в Минэнерго с участием основных грузоотправителей - угольщиков.

Однако РЖД оказались не готовы создать объекты в указанные сроки. Как сообщали газете источники в отрасли, обозначилось расхождение позиций между блоком движения «Российских железных дорог», который заинтересован в скорейшем строительстве для сдерживания падения погрузки и провоза грузов на восток, и строительным блоком, опасаящимся брать на себя жесткие обязательства.

В итоге перечень первоочередных работ по развитию «восточного полигона» в 2020-2021 гг. до сих пор не согласован даже на уровне «Российских железных дорог», хотя по поручению правительства РФ это необходимо было сделать до 1 февраля, писал во вторник «Коммерсантъ» со ссылкой на свои источники.

По словам одного из источников издания, перечень был направлен первому замглавы РЖД Анатолию Краснощеку с просьбой провести совещание для согласования перечня, в частности, с блоком строительства. Оно было назначено на 18 февраля, затем перенесено на 26 февраля. Минтранс, говорил другой источник «Коммерсанта», будет просить об отсрочке исполнения поручения по перечню до 1 марта.

При этом источник газеты среди грузоотправителей подчеркивал, что клиенты монополии «не готовы идти на компромисс по перечню». «Когда в 2018 г. Совет потребителей согласился на пакет предложений «Российских железных дорог» по повышению тарифов, включающий в себя экспортную надбавку, повышение тарифа на порожний пробег, сохранение целевых надбавок, с РЖД было заключено джентльменское соглашение о том, что монополия выполнит все работы по «восточному полигону» в полном объеме», - говорил он.

## **РИА НОВОСТИ; 2020.22.02; РЕЙТИНГ РОССИЙСКИХ РЕГИОНОВ ПО АВАРИЙНОСТИ НА ДОРОГАХ**

Количество дорожно-транспортных происшествий, в которых пострадали люди, в России за 2019 год снизилось на 2,2%. Число самих пострадавших также уменьшилось: погибших — на 6,8%, раненых — на 1,9%. Смотрите в инфографике Ria.ru, как обстоит дело с безопасностью на дорогах в вашем регионе

<https://ria.ru/20200224/1564977090.html>

## **ТАСС; 2020.21.02; СМЕРТНОСТЬ НА ФЕДЕРАЛЬНЫХ ДОРОГАХ СНИЗИЛАСЬ НА 8,6%**

Смертность на федеральных дорогах за 2019 год снизилась на 8,6%, а количество ДТП - на 3,3%, говорится в сообщении пресс-службы Федерального дорожного агентства (Росавтодор).

«За 2019 год количество ДТП на федеральных трассах сократилось на 3,3%, число погибших в них - на 8,6%, пострадавших - на 2,8%. В период с 2012 по 2018 годы число погибших на российских дорогах в целом снизилось на 35,5%, были сохранены жизни почти 10 тыс. участников дорожного движения», - говорится в сообщении.

Как отметил замглавы ведомства Игорь Костюченко, слова которого приводятся в сообщении, сейчас Росавтодор активно занимается устройством стационарного электрического освещения на участках дорог, проходящих через населенных пункты, а также освещением пешеходных переходов, автобусных остановок, транспортных развязок и одноуровневых пересечений. Кроме того, совместно с ГИБДД ведомство разработало программы по ликвидации аварийно-опасных и потенциально-опасных участков автомобильных дорог.

«Уже на первом этапе осуществления **нацпроекта** («**Безопасные и качественные автомобильные дороги**») - прим. ТАСС) удалось добиться отличных результатов. По состоянию на конец 2019 года из 869 мест концентрации ДТП субъектам РФ удалось устранить 706 или 81,2%», - отметили в **Росавтодоре**.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/7816479>

## **ТАСС; 2020.21.02; БУРЯТИЯ ПОЛУЧИТ БОЛЕЕ 14 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ МОСТОВ И ВОЗВЕДЕНИЕ ПУТЕПРОВОДОВ**

Бурятия до 2024 года получит более 14 млрд рублей на ремонт мостов и строительство путепроводов. Об этом в пятницу сообщил сенатор Вячеслав Наговицын.

«Рассмотрели на заседании правительства РФ программу приведения в нормативное состояние региональных и муниципальных мостов и путепроводов <...> Программа рассчитана на 2020-2024 годы. Бурятия в рамках этой программы получит 5172,2 млн рублей на мосты и 9096 млн рублей на путепроводы», - сообщил Наговицын.

Всего в Бурятии функционирует более 1 тыс. мостов, более 100 из них признаны аварийными. В прошлом году власти Бурятии взяли на баланс два оказавшихся бесхозными аварийных моста через реки Хилок и Витим на границе республики и Забайкальского края. Мост через Хилок представляет собой переправу из досок без каких-либо ограждений, он находится в аварийном состоянии, однако местные жители продолжают им пользоваться. Наследие времен стройки Байкало-Амурской магистрали - мост через Витим, построенный около 30 лет назад на северной границе двух регионов как временный, давно стал популярным в интернете, его называют самым опасным мостом в мире.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/Burjatija-poluchit-bolee-14-mlrd-rublej-na-remont-mostov-i-vozvedenie-puteprovodov>

## **ТАСС; 2020.21.02; В ДАГЕСТАНЕ ПЛАНИРУЮТ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ ПОЧТИ НА 40 АВТОДОРОГ БОЛЬШЕ В 2020 ГОДУ**

Власти Дагестана в 2020 году по **нацпроекту** «**Безопасные и качественные автодороги**» планируют реконструкцию и ремонт 150 объектов, что почти на 40 объектов больше по сравнению с прошлым годом. Объем финансирования **нацпроекта** в республике в этом году превысит 1,5 млрд рублей, сообщил в пятницу глава правительства региона Артем Здунов на своей странице в соцсети Instagram.

«Сегодня принял участие во всероссийском селекторном совещании под руководством заместителя председателя правительства России Марата Хуснуллина по вопросам реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» <...> Что касается 2020 года, объем финансирования составляет чуть более 1,5 млрд рублей. В рамках национального проекта планируется реконструкция и ремонт 150 объектов», - написал он.

В нормативное состояние приведут автодороги и улично-дорожные сети общей протяженностью 85,3 км, в том числе по Махачкалинской городской агломерации - 57,2 км, по региональным автодорогам - 28,1 км. В Махачкале это 85 улиц и три пригородные магистрали. «Кроме того, на 67 улицах будут размещены объекты организации дорожного движения. Завершение работ запланировано к концу четвертого квартала», - уточнил Здунов.

Он отметил, что в 2019 году в Дагестане на работы по **нацпроекту** было направлено также более 1,5 млрд рублей. «На эти средства отремонтировано 111 объектов. По всем ним работы завершены в срок. Целевые показатели достигнуты полностью, кассовое исполнение - 100%», - сообщил Здунов.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-dagestane-planiruyut-otremontirovat-pochti-na-40-avtodorog-bolshe-v-2020-godu>

## РИА НОВОСТИ; 2020.21.02; МИНТРАНС МУРМАНСКОЙ ОБЛАСТИ ОБЪЯСНИЛ УКЛАДКУ АСФАЛЬТА В ДОЖДЬ И СНЕГ

**Министр транспорта** и дорожного хозяйства Мурманской области Артем Гришин прокомментировал данные мониторинга Общероссийского народного фронта, согласно которым регион лидирует по числу случаев укладки асфальта при неблагоприятных погодных условиях.

Он пояснил, что в Мурманской области сезон дорожных ремонтов очень короткий: с мая по октябрь, если повезет с погодой.

«Все работы по федеральным и региональным контрактам в 2019 году сданы в сентябре. Были отдельные случаи нарушения сроков в муниципалитетах. **Министерство транспорта** и дорожного хозяйства Мурманской области принимает все возможные меры, чтобы этого не повторилось», — сказал Гришин РИА Новости.

Он добавил, что региональная госпрограмма «Развитие транспортной системы» предусматривает выделение в этом году субсидий на дорожные работы для 27 населенных пунктов. При этом областное правительство поставило муниципалитетам жесткие сроки.

«Первого апреля все контракты должны быть заключены, а первого сентября — все работы сданы. Иначе финансовой поддержки не будет. Более того, муниципалитеты должны взять в работу типовые региональные контракты, а мы обеспечим со своей стороны серьезный контроль», — заключил министр.

<https://ria.ru/20200221/1565064869.html>

## ТАСС; 2020.21.02; ГЛАВА НАО УВОЛИЛ РУКОВОДИТЕЛЯ СТРОЙДЕПАРТАМЕНТА ЗА СРЫВ СРОКОВ РАБОТ ПО НАЦПРОЕКТАМ

Глава Ненецкого автономного округа (НАО) Александр Цыбульский в четверг освободил от должности руководителя Департамента строительства, ЖКХ, энергетики и транспорта региона Валентину Саутину. Как говорится в сообщении **пресс-службы** администрации НАО, увольнение связано с отставанием в выполнении работ на объектах, которые строятся по **нацпроектам**.

«Губернатор Ненецкого округа освободил от должности руководителя строительного блока администрации региона. Причиной стал низкий уровень контроля со стороны руководителя профильного департамента за исполнением реализации мероприятий в рамках национальных проектов. Решение об увольнении Валентины Саутиной было принято сегодня в ходе очередной расширенной планерки главы округа», - говорится в сообщении.

Саутина курировала строительство жилья, объектов социального назначения и дорожной инфраструктуры. «Я с прошлого года прошу вас представить мне план выполнения работ с количеством людей по всем стройкам. Сейчас идет отставание практически по всем объектам», - приводит **пресс-служба** слова Цыбульского. Речь, в частности, шла о ходе работ по строительству нового здания школы №3 в Нарьян-Маре.

Как пояснили ТАСС в **пресс-службе** администрации, новый руководитель департамента или исполняющий обязанности пока не назначен. Курировать работу строительного блока в регионе продолжит заместитель губернатора НАО Юрий Бездудный.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/glava-nao-uvolil-rukovoditelya-stroydepartamenta-za-sryv-srokov-rabot-po-natsproektam>

## ТАСС; 2020.21.02; В ОМСКОЙ ОБЛАСТИ ПОЧТИ НА ЧЕТВЕРТЬ СНИЗИЛАСЬ СМЕРТНОСТЬ ИЗ-ЗА ДТП

Реализация мероприятий **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»** позволила снизить в 2019 году в Омской области смертность из-за ДТП почти на 25%. Об этом сообщила в пятницу **пресс-служба** министерства строительства, транспорта и дорожного хозяйства региона.

«В 2019 году общий объем финансирования национального проекта **«Безопасные и качественные автодороги»** составил 4 млрд 16 млн рублей <...> Смертность в результате ДТП в 2019 году по сравнению с показателем 2018 года снизилась на 24,9%», - говорится в сообщении.

В **пресс-службе** Минстроя ТАСС подтвердили, что снижение смертности связано с реализацией **нацпроекта**. В 2018 году на дорогах Омской области погибли 221 человек, в 2019-м - 172 человека, рассказали ТАСС в региональном управлении ГИБДД.

По **нацпроекту** в прошлом году в Омской области было отремонтировано 185,03 км автодорог, что на 18,5% больше показателя 2018 года.

«Во время ремонта выполнены работы, направленные на повышение безопасности на дорогах, такие как нанесение дорожной разметки с применением современных материалов, обустройство пешеходных переходов, установка светофорных объектов, опор освещения, дорожных знаков, комплексов фотовидеофиксации нарушений», - уточнили в министерстве.

В 2020 году на финансирование **нацпроекта** Омская область направит 4 млрд 617 млн рублей, из которых 1,22 млрд рублей - средства федерального бюджета. Будут отремонтированы 16 участков дорог протяженностью 120,59 км в муниципалитетах и 17 улиц протяженностью 22,6 км в Омске. Также будут установлены восемь комплексов автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения, начнется рассчитанное на три года внедрение интеллектуальной транспортной системы для обеспечения автоматизации процессов управления дорожным движением в Омске.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/V-Omskoj-oblasti-pochti-na-chetvert-snizila-smertnost-iz-za-DTP>

## **ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2020.21.02; УСПОКАИВАТЬСЯ РАНО**

На заседании коллегии Министерства транспорта РФ обсудили проблемы пассажирских автобусных перевозок.

Речь шла о мерах по обеспечению безопасности перевозок пассажиров автобусами и о государственной поддержке развития городского пассажирского транспорта.

В заседании приняли участие представители Администрации Президента РФ и Правительства, члены СФ и депутаты Госдумы, представители федеральных и региональных органов исполнительной власти РФ, отраслевых ассоциаций и союзов, руководители предприятий и организаций транспортного комплекса.

Открывая заседание, **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** подчеркнул, что дорожно-транспортные происшествия с участием автобусов вызывают серьезную озабоченность: «Доля таких ДТП в суммарном количестве ДТП составляет менее 7,5%, но за сухими цифрами статистики – разрушенные судьбы людей и покалеченные жизни». ДТП с автобусами, приведшие к особо тяжким последствиям, являются наиболее резонансными и социально чувствительными. Достаточно вспомнить аварии, произошедшие в 2019 году в Забайкалье, Ярославской и Калужской областях, Башкирии.

Тема безопасности перевозок пассажиров автобусами неоднократно обсуждалась на заседаниях Госсовета под председательством Президента РФ, напомнил **Евгений Дитрих**: «По итогам этих мероприятий приняты все необходимые решения: лицензирование деятельности по перевозкам пассажиров автобусами распространено на все виды перевозок, включая перевозки по заказу и для собственных нужд, введена административная ответственность за нарушение режима труда и отдыха водителей, уточнены требования к организованной перевозке групп детей автобусами, в рамках национального проекта **БКАД** совместно с регионами проводится работа по приведению дорог в нормативное состояние и реализации мероприятий по ликвидации мест концентрации ДТП. Все эти меры позволили в 2019 году зарегистрировать снижение на 4,8% по отношению к 2018 году количества ДТП с участием автобусов».

Но успокаиваться рано, аварийность с участием автобусов остается высокой: практически каждое второе происшествие (46%) происходит по вине водителей автобусов, что требует дополнительных мер повышения безопасности автобусных перевозок. В 2019 году 29% ДТП, произошедших по вине водителей автобусов, были связаны с неправильным выбором дистанции, 15% – с нарушением правил проезда пешеходного перехода, по 13% пришлось на несоблюдение скоростного режима и несоблюдение очередности проезда перекрестков.

**Евгений Дитрих** предложил рассматривать это заседание коллегии как подготовку к заседанию Правительственной комиссии по транспорту: «Только наша совместная работа позволит создать необходимые условия для повышения безопасности перевозки пассажиров автобусами».

**Заместитель министра** транспорта РФ **Алексей Семенов** проинформировал, что автомобильный транспорт в России сегодня – это 61 млн транспортных средств, 869 тыс. из которых – автобусы, которыми перевозятся около 60% пассажиров, использующих все виды транспорта.

Для повышения уровня безопасности автобусных перевозок необходимо завершить работу по созданию четких, справедливых и прозрачных условий деятельности перевозчиков вне зависимости от их организационно-правовых форм и видов выполняемых перевозок, считает **Алексей Семенов**.

«Безопасность перевозок закладывается не на дороге, а на предприятии, которое обязано осуществлять выпуск на линию технически исправных автобусов», – подчеркнул **Алексей Семенов**.

**Замминистра** выразил сожаление, что при разработке проекта федерального закона «О государственной регистрации транспортных средств» не было поддержано предложение о введении запрета на регистрацию автобусов на физических лиц: «В этих условиях считаем необходимой синхронизацию требований по безопасности перевозок вне зависимости от того, являются ли владельцы автобусов физическими лицами, индивидуальными предпринимателями или организациями».

Пока не удалось полностью пресечь осуществление фактически регулярных автобусных перевозок под видом заказных в межмуниципальном и межрегиональном сообщении. Внедрение современных автоматизированных систем мониторинга и контроля будет способствовать снижению доли нелегальных автоперевозчиков на рынке. Эксперимент по мониторингу движения автобусов и контролю соблюдения установленных требований в сфере пассажирских перевозок с использованием прототипа ЕФС МКПП, проведенный на территории Москвы, Московской и Нижегородской областей, Краснодарского края, показал эффективность и целесообразность создания промышленной системы для борьбы с «серыми перевозчиками».

В условиях реализации механизма «регуляторной гильотины» органам власти, общественным организациям и бизнесу предстоит в кратчайшие сроки сформировать новую структуру правового регулирования в сфере перевозок пассажиров автобусами. Планируется подготовить 2 законопроекта, переиздать 13 постановлений Правительства РФ и 28 приказов **Минтранса** России в сфере автомобильного и городского наземного электрического транспорта.

**Алексей Семенов** также рассказал о цифровых преобразованиях на автомобильном транспорте, в том числе о систематизации требований, касающихся оснащения автобусов бортовыми устройствами контроля.

Руководитель Федеральной службы по надзору в сфере транспорта **Виктор Басаргин** доложил о работе органов Госавтодорнадзора, особо отметив, что за последние два года удалось значительно повысить безопасность перевозок организованных групп детей автобусами. С 2018 по 2019 год не было допущено случаев гибели детей при осуществлении указанного вида перевозок.

**Евгений Дитрих** предложил создать рабочую группу с участием всех заинтересованных сторон для выработки плана дальнейших действий, направленных на повышение безопасности автобусных перевозок.

Национальным проектом «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» в 2020–2024 годах предусмотрены мероприятия по обновлению пассажирского транспорта общего пользования в городских агломерациях. В РФ 47% автобусов в возрасте свыше 10 лет.

О государственной поддержке развития городского пассажирского транспорта рассказал **директор Департамента** государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта **Минтранса** России **Алексей Бакирей**. По его словам, заявленная потребность регионов в рамках **БКАД** – 5558 ед. транспортных средств на общую сумму более 80 млрд руб., при том что из федерального бюджета

планируется выделить на эти цели 20 млрд руб. В конце февраля все заявки на обновление подвижного состава, поступившие от регионов, пройдут процедуру ранжирования.

<http://transportrussia.ru/item/5434-uspokaivatsya-rano.html>

## **ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВАЛЕРИЙ БУДУМЯН; 2020.21.02; ИСКЛЮЧИТ ОШИБКИ, СЭКОНОМИТ ВРЕМЯ**

В Москве состоялась презентация автоматизированной системы АС «220–ФЗ», представляющей собой электронный портал сервисов для перевозчиков и владельцев остановочных пунктов.

Открывая мероприятие, генеральный директор ФБУ «Росавтотранс» Алексей Двойных пояснил, что сегодня Росавтотранс рассматривает заявления от перевозчиков и владельцев остановочных пунктов, а также выдает карты маршрутов и свидетельства в соответствии с приказом Минтранса России от 20 июня 2018 года № 237 «О наделении отдельными полномочиями Федерального бюджетного учреждения «Агентство автомобильного транспорта».

В настоящее время в реестре числятся 3510 остановочных пунктов. Из них 641 – это автовокзалы и автостанции. В населенных пунктах расположена 451 остановка, на дорогах общего пользования – еще 2418. В реестре регулярных маршрутов их 4610. Однако ежедневно в агентство поступают от 30 до 50 заявлений перевозчиков, которые просят либо установить новый маршрут, либо изменить уже действующий. В 2019 году таких заявлений поступило 8226. Из них сегодня 1090 находятся на рассмотрении, по 1346 заявлениям принято положительное решение, а отрицательное – по 1710 заявлениям, 4080 заявлений возвращены заявителям. На регистрацию остановочных пунктов поступило 871 заявление, из которых порядка 700 были одобрены.

– Почему 4 тыс. заявлений возвращаются перевозчикам? Причина тому – ошибки, которые они допускают при заполнении заявлений, и, таким образом, нарушают требования, установленные законом и нормативными актами, – пояснил Алексей Двойных. – Дело в том, что при подготовке заявления в бумажном виде у перевозчиков возникают трудности с указанием протяженности маршрута, с уточнением состава автомобильных дорог и улиц населенных пунктов, которые должны быть указаны в строгом соответствии с региональным законодательством. Необходимо также провести аналитическую работу с имеющимся реестром для выяснения возможных пересечений расписания с другим перевозчиком. Все это затягивает процесс получения перевозчиками документов. Наша задача – содействовать заявителю, используя соответствующие инструкции и действующий порядок. На сайте Росавтотранса размещаются часто задаваемые вопросы и ответы на них. Словом, деятельность ФБУ направлена прежде всего на то, чтобы отрасль работала прозрачно, и перевозчики получали как можно больше преимуществ на рынке.

Руководством страны, как подчеркнул Алексей Двойных, дано поручение провести цифровизацию всех отраслей экономики. Для автомобильного транспорта этот процесс имеет особое значение. Если брать весь транспорт России, то нет ни одного вида транспорта, куда входило бы такое количество участников рынка.

**Минтранс России**, являясь одним из основных участников в деле внедрения цифровых технологий, предвидя большое количество обращений и в то же время стремясь к оптимизации рабочих мест, к уменьшению затрат из федерального бюджета, в 2016 году поручил Росавтотрансу максимально упростить работу и создать автоматизированную систему «220–ФЗ». В результате появился прототип системы, была проведена ее опытная эксплуатация, устранены недостатки и осуществлен пуск АС «220–ФЗ» в эксплуатацию.

Система очень удобна. Если следовать ее пошаговой инструкции, то пользователь через понятный интерфейс может самостоятельно без ошибок составить заявление на оформление межрегиональных маршрутов и остановочных пунктов. Сегодня перевозчики и владельцы остановочных пунктов через личный кабинет могут осуществлять все необходимые действия. Алгоритм работы системы мгновенно проверяет все вводимые данные и исключает неправильное заполнение. В программе также реализован алгоритм проверки расписания. Это позволяет в автоматическом режиме обнаруживать пересечение

по времени маршрутов и отображать их на карте, что ускоряет принятие заявления и решения.

– Повторюсь: эта процедура была самой длительной при проверке документов, – отметил Алексей Двойных. – Запуск нашей системы позволил избавиться от проблем. Ряд преимуществ имеет и формат подачи заявлений. Система реализована в виде веб-приложения и позволяет работать с ней из любой точки Российской Федерации. Сервис простой и понятный. Он исключает любые ошибки на этапе подготовки заявления. Все документы надежно хранятся в личном кабинете. Кроме того, пользователь в реальном режиме времени имеет возможность следить за всеми этапами процесса согласования документа.

На сегодняшний день из перевозчиков, числящихся в реестре, уже 300 зарегистрировали личный кабинет, а с начала 2020 года через него на регистрацию межрегиональных маршрутов или их изменение заявления подали 177 перевозчиков. Преимущества АС «220–ФЗ» видны, что называется, невооруженным глазом. При подаче документов в электронном виде пользователь получает подтверждение уже на второй–третий день. А при отправке документов на бумажном носителе – через две–три недели.

В АС «220–ФЗ» также реализован обмен информацией с Единой государственной информационной системой обеспечения транспортной безопасности, что необходимо контролирующим органам, силовым структурам для предотвращения различных нештатных ситуаций. В перспективе – включение АС «220–ФЗ» в перечень госуслуг. Разработчики АС считают, что она может стать единой платформой для формирования реестров маршрутов всех видов регулярных перевозок – международных, межрегиональных, межмуниципальных, муниципальных. Такие запросы уже поступают от перевозчиков. В этом случае работа транспорта будет строиться иначе, более разумно, грамотно. Ведь автотранспорт – организм единый, и есть множество нюансов, которые удобнее рассматривать с одной позиции.

Более конкретно о преимуществах АС «220–ФЗ» рассказала начальник отдела межрегиональных перевозок ФБУ «Росавтотранс» Анастасия Дубина.

В разделе «Межрегиональные маршруты» у перевозчика есть доступ к действующему реестру межрегиональных маршрутов регулярных перевозок. Это дает возможность анализировать информацию обо всех маршрутах, зарегистрированных в реестре, отбирать те из них, которые проходят через тот или иной остановочный пункт или субъект Российской Федерации, проверять и сравнивать расписание движения транспортных средств по конкретному маршруту. При анализе информации есть возможность получить сведения обо всех остановочных пунктах, включенных в реестр. Большое значение имеет и то, что при формировании списка остановочных пунктов программа исключает те из них, которые не зарегистрированы в реестре по межрегиональным маршрутам. АС «220–ФЗ» дает также возможность исключить ошибки при обозначении времени отправления и прибытия рейсов, внесении габаритов и весовых параметров транспортных средств. Если сведения будут указаны некорректно, система не позволит сохранить и подписать такое заявление. Неверно обозначенная область будет выделена красным шрифтом.

Еще одно преимущество системы в том, что согласно действующей законодательной базе для перевозчика в АС есть подсказки. Например, выбирая определенный остановочный пункт, эксплуатация которого на межрегиональном маршруте в виде начального либо конечного не предусмотрена законодательством субъекта, система выдаст предупреждение. В этом случае перевозчик сможет заранее скорректировать состав остановочных пунктов по маршруту, что позволит ему избежать принятия отрицательного решения по данному вопросу.

– Что касается личного кабинета, то поскольку в нем отображаются этапы обработки заявления и на каком–то из них были обнаружены несоответствия нормативным документам, перевозчику в раздел «Документы/личный кабинет» загружается письмо с указанием причин возврата, – пояснила Анастасия Дубина. – Это позволит оперативно внести корректировки в заявление и повторно направить документы на рассмотрение.

Использовать возможности АС «220–ФЗ» могут не только перевозчики и владельцы объектов транспортной инфраструктуры, но и пассажиры. Сейчас в информационном пространстве много предложений по перевозке пассажиров.

Анализ подобных обращений показывает, что нередко услуги оказывались перевозчиками, нарушавшими действующее законодательство. В то же время на сайте ФБУ размещен реестр маршрутов, пользуясь которыми, пассажиры могут подобрать рейс через необходимые остановочные пункты, выбрать удобное время отправления транспортных средств тех перевозчиков, которые работают с соблюдением всех предъявляемых требований. Это является гарантом получения безопасных и качественных услуг по перевозке пассажиров.

Принявший участие в мероприятии президент ассоциации «Единая транспортная система «Автобусные линии страны» Борис Лоран отметил, что АС «220–ФЗ» является красноречивым примером того, что нужно делать отрасли не для популизма, а для реального результата. Ведь если на рынке появляется какая-то брешь, она сразу заполняется нелегалами. Поэтому цифровизация – это шаг к прозрачности, цивилизованности рынка, обеспечению пассажиров безопасной и качественной услугой.

Подводя итог мероприятия, Алексей Двойных отметил:

– Сегодня невозможно полноценно контролировать автомобильную отрасль без цифры, и такую возможность дают нам электронные сервисы. Мы ставим цель облегчить процесс получения маршрутов легальным перевозчикам и хотим ускорить работу по привлечению внимания всех участников перевозочного процесса к новому сервису.

Вся информация по работе в системе представлена на сайте ФБУ «Росавтотранс».

<http://transportrussia.ru/item/5435-isklyuchit-oshibki-sekonomit-vremya.html>

## **ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2020.21.02; ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ ДЛЯ ВСЕХ И ДЛЯ КАЖДОГО**

Проблема обновления подвижного состава превращается из муниципальной в общегосударственную.

Комплексное развитие городских агломераций в субъектах РФ невозможно без развития транспортной инфраструктуры, в том числе городского пассажирского транспорта. Общественный транспорт обеспечивает территориальное единство и целостность городов, доступность всех составляющих городской хозяйственной системы. Однако в России велика доля городов, которые страдают от недостатка транспортной инфраструктуры, что делает их неудобными для проживания и провоцирует отток населения в более развитые мегаполисы страны.

О необходимости разработки и реализации федеральных программ развития метрополитенов, городских автобусных перевозок, перевозок городским наземным электрическим транспортом в субъектах РФ шла речь на совещании в Совете Федерации, которое провел председатель Комитета СФ по экономической политике Андрей Кутепов.

В обсуждении приняли участие **директор Департамента государственной политики в области автомобильного и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта РФ Алексей Бакирей, заместитель министра промышленности и торговли РФ Александр Морозов, сенаторы, представители регионов, отвечающие за развитие транспорта и дорожно–транспортной инфраструктуры.**

«Наша задача состоит в том, чтобы выработать системные подходы для формирования механизмов государственной поддержки строительства и развития метрополитенов либо альтернативных видов транспорта, а также развития городского наземного транспорта», – подчеркнул сенатор, открывая дискуссию.

Алексей Бакирей напомнил, что с 2012 года проводились мероприятия, направленные на поддержку обновления пассажирского транспорта, на эти цели было направлено чуть более 3 млрд руб. в качестве субсидий на приобретение нового подвижного состава (трамваев и автобусов на газомоторном топливе) в 11 регионах.

По его словам, развитие парка городского пассажирского транспорта общего пользования будет осуществляться за счет средств, предусмотренных в федеральном проекте «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства», входящем в состав **нацпроекта БКАД**. При участии ПАО «ГТЛК» запланированы мероприятия по обновлению подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта, в том числе работающего на газомоторном топливе, в 20 крупнейших городских агломерациях (за

исключением Московской и Санкт–Петербургской) на сумму 20 млрд руб. в период с 2020 по 2024 год, что позволит приобрести и поставить в лизинг более 2 тыс. ед. пассажирского транспорта (автобусы на газомоторном топливе, дизельные автобусы, инновационные трамваи и троллейбусы).

Из федерального бюджета будут выделены субсидии ПАО «ГТЛК» на возмещение потерь в доходах при предоставлении скидки в размере 60% от стоимости транспортного средства на приобретение по договорам лизинга автобусов, работающих на газомоторном топливе, электробусов, троллейбусов и трамваев (с 2020 по 2024 год по 4 млрд руб. ежегодно). Прогнозный объем приобретения пассажирского транспорта за 5 лет с использованием механизма субсидирования составит не менее 2100 ед. Проект соответствующего постановления разработан **Минтрансом** России и находится в Правительстве РФ.

По метрополитену **Минтранс** готовит доклад в правительство, в котором будет дан анализ предложений регионов по развитию метрополитенов и скоростного рельсового транспорта в качестве альтернативного варианта, сообщил Алексей Бакирей.

В высокой степени готовности находится проект технического регламента Евразийского экономического союза о безопасности подвижного состава метрополитена. «Впервые в российской практике предусматривается возможность эксплуатации беспилотных составов метрополитена, – проинформировал представитель **Минтранса**. – Переход на беспилотное управление сулит существенную экономию на фонде заработной платы, например, по подсчетам Красноярского метрополитена, фонд оплаты труда машиниста составляет 1,5 млрд руб. ежегодно».

В настоящее время в работе находятся и другие законодательные инициативы. Например, разрабатывается проект федерального закона, предусматривающего развитие городского пассажирского транспорта, который также будет интегрирован в **нацпроект БКАД**. При этом упор будет сделан на развитие городских транспортных систем в крупнейших агломерациях, но средства из федерального бюджета будут выделяться при определенных условиях, пояснил Алексей Бакирей. Так, при составлении заявки на обновление подвижного состава регионы должны представить свои программы по развитию транспортной инфраструктуры, планированию перевозок, комплексные схемы организации дорожного движения.

К сожалению, зачастую региональные и муниципальные власти подходят к этому вопросу формально или вообще не занимаются разработкой этих документов. В итоге вместо порядка на маршрутах происходит хаос. Только один пример: в одном из городов ЦФО, на одной из центральных улиц, на участке из 6 остановок, проходят 36 маршрутов, которые борются за каждого пассажира. Да, пассажиру удобно, но такая маршрутная сеть крайне неэффективна с точки зрения экономики. Стоит ли давать деньги на новые автобусы, если городские власти не могут выстроить оптимальную маршрутную сеть?

«Все заявки будут проходить тщательный отбор, оцениваться, насколько предложения по оптимизации региональной маршрутной сети будут соответствовать социальному стандарту транспортного обслуживания, и только на основе интегральной комплексной оценки заявок регионов, исходя из рейтинга ранжирования, будет приниматься решение о выделении средств федерального бюджета на приобретение нового подвижного состава, – заявил представитель **Минтранса**. – Те регионы, которые подготовили все необходимые документы, получают в рамках **нацпроекта БКАД** средства на обновление подвижного состава из федерального бюджета уже в 2020 году. На 2021 год будет проводиться отдельный конкурс, поэтому у регионов есть время подготовиться».

Член Комитета Совета Федерации по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера, представитель от исполнительного органа государственной власти Рязанской области Олег Ковалев заявил, что на федеральном уровне необходимо принять акты, которые дали бы возможность муниципалитетам разработать свои транспортные схемы с учетом развития городов. «В большинстве своем муниципальные власти не в состоянии решить транспортные проблемы за счет собственных бюджетов. Нужно подключать региональные бюджеты или оказывать помощь из федерального центра. **Минтранс** должен разработать критерии по разработке

транспортных схем планирования, консолидировать вокруг себя транспортников регионов», – подчеркнул он.

Действительно, средства, которые выделяются на обновление подвижного состава в рамках **нацпроекта БКАД**, направлены на создание эффективной транспортной инфраструктуры. «Но есть другой **нацпроект** – «Экология», по которому деньги выделяются регионам, нуждающимся в новом подвижном составе, по экологическим причинам, – напомнил Александр Морозов. – Внутри этого **нацпроекта** нет никаких препятствий выделению средств на обновление парка общественного транспорта в городах, где сложилась критическая ситуация с точки зрения экологии».

Еще один проект федерального закона разработан с целью привлечения инвестиций в развитие трамвайной инфраструктуры и дает возможность при концессионном соглашении заключать контракт без конкурса. «В настоящее время в регионах объекты трамвайной инфраструктуры относятся к муниципальной собственности, и в силу существующих законодательных ограничений возможность участия регионального бюджета в поддержании этой инфраструктуры сведена к минимуму. Мы рассчитываем, что с принятием этого закона немногочисленные случаи привлечения частных инвесторов в развитие инфраструктуры, прежде всего для трамваев, будут тиражироваться по всей стране», – сказал Алексей Бакирей, сославшись на положительный опыт Санкт–Петербурга, где заключено концессионное соглашение о развитии трамвайной инфраструктуры.

Надо сказать, что практически во всех российских городах состояние инфраструктуры ГЭТ – рельсового хозяйства, контактной сети – оставляет желать лучшего. Износ составляет более 70%. Например, в Волгограде на капитальный ремонт путей и реконструкцию силовых сетей необходимы порядка 2 млрд руб. Понятно, что приобретать новые трамваи или троллейбусы и ставить их на «убитые» рельсовые и контактные сети нецелесообразно. В этой связи Алексей Бакирей привел в пример не самый удачный опыт обновления подвижного состава в Крыму, где в рамках программы социально–экономического развития Крыма закупался подвижной состав. Как показала практика, из–за изношенной инфраструктуры с появлением на линиях новых троллейбусов проблем меньше не стало.

На полуострове функционирует самая длинная троллейбусная линия: протяженность маршрута от железнодорожного вокзала Симферополя до Ялты составляет порядка 85 км. Сегодня ГУП РК «Крымтроллейбус», которое в 2019 году отметило 60–летний юбилей, является самым крупным перевозчиком в Крыму, эксплуатирующим 650 км контактной сети. Сейчас троллейбусный парк предприятия состоит из 223 троллейбусов. Ежедневно на маршруты Симферополя, Алушты и Ялты выпускаются более 150 троллейбусов. По прогнозным данным на 2019–2020 годы планируется увеличение дневного выпуска техники до 190 троллейбусов на маршруты Крымтроллейбуса.

С 1990 года по настоящее время предприятие получило в общей сложности 157 новых троллейбусов. Большое пополнение произошло в 2010–2011 годах, когда 103 троллейбуса типа «Богдан» стали осуществлять пассажирские перевозки на городских, пригородных и междугородных маршрутах. В период с августа 2016 года по январь 2017–го поступила партия из 30 новых троллейбусов «Тролза–5265.02 Мегapolis» и 39 новых троллейбусов «Тролза–5265.05 Мегapolis». В 2019 году на предприятие поступили 97 новых автобусов для городского, пригородного и междугородного использования, а также 27 троллейбусов с удлинённым автономным ходом.

Для устойчивого развития городов необходимы ускорение темпов обновления подвижного состава, строительство, реконструкция, приведение в нормативное состояние объектов транспортной инфраструктуры. «По большому счету только два субъекта РФ готовы покупать новый подвижной состав: Москва и Санкт–Петербург, – утверждает Александр Морозов. – Даже Татарстан с достаточно большим бюджетом испытывает трудности с обновлением парка».

Надо сказать, что субъекты федерации, исходя из своих возможностей, проводят работу по обновлению подвижного состава пассажирского транспорта. Например, Томская область получила 10 б.у. трамваев из Москвы, а в Казани при поддержке республики полностью обновлен парк троллейбусов, закуплены 350 ед. новых автобусов, до 2024 года

будут приобретены еще порядка 400 автобусов. В Челябинске в 2019 году закупили 66 автобусов большой вместимости. Чтобы разыграть годовые контракты, городу нужно заложить в бюджете 10–12 млрд руб. учитывая, что контракты разыгрываются на пятилетний срок, необходимо изыскать уже порядка 50 млрд руб.

В Санкт–Петербурге, где эксплуатируются 1,5 тыс. троллейбусов и трамваев и более 2 тыс. автобусов, степень износа парка составляет 55% и 41% соответственно. Из более чем 1900 вагонов петербургского метрополитена 42% вагонов эксплуатируются свыше установленного нормативного срока. По словам заместителя председателя Комитета по транспорту Санкт–Петербурга Олега Матвеева, к 2030 году потребность в обновлении подвижного состава метрополитена составит 800 вагонов. За счет собственной адресной инвестиционной программы в 2019–2020 годах метрополитен законтрактовал более 100 вагонов, но для продолжения работы по оснащению метрополитена системами интеллектуального видеонаблюдения, пунктами управления обеспечением транспортной безопасности требуется помощь федерального центра. Что касается автобусов, то порядка 200 автобусов предприятия закупают самостоятельно, 218 автобусов приобретены за счет бюджета. При этом активно используется механизм лизинга, в течение 2020 года будет закуплена большая партия, общий объем инвестиций составит 26–27 млрд руб., сказал Олег Матвеев.

В Северной столице прорабатывается вариант не просто приобретения подвижного состава, а обновления по так называемому офсетному контракту. Это договор с обоюдными обязательствами, когда инвестор обязуется построить на территории города завод, продукция которого будет идти в том числе и на экспорт. В свою очередь город гарантирует закупку порядка 500 трамвайных вагонов в течение пяти лет. «Строительство нового завода – это инвестиции в экономику региона, создание новых рабочих мест на территории Санкт–Петербурга, налоговые отчисления, – подчеркнул Олег Матвеев. – Мы также хотим организовать здесь научную лабораторию по испытанию всех современных технических решений, создать центр подготовки кадров».

Александр Морозов обратил внимание на «подводные камни» при заключении офсетных контрактов, назвав их «приветом из 90–х годов». «Офсетные сделки несут в себе опасность, потому что это будет сборочный завод, – прокомментировал он. – При реализации проектов по обновлению подвижного состава должна использоваться техника, локализованная в РФ, о чем прямо говорит постановление Правительства РФ от 17 июля 2015 года № 719 «О подтверждении производства промышленной продукции на территории Российской Федерации (с изменениями на 21 декабря 2019 года) (редакция, действующая с 1 января 2020 года)».

По его словам, в настоящее время на трех российских предприятиях, выпускающих трамваи, мощности недозагружены на 60%, поэтому надо стремиться к тому, чтобы загрузить собственные мощности. К трамваям, произведенным в России, проявляют интерес и другие страны, они экспортируются в Европу и в Северную Америку. Колоссальный экспортный потенциал имеют и отечественные троллейбусы.

Александр Морозов убежден, что России нужно более активно переходить на сжиженный природный газ. «Стандарт «Евро–6» – предельно высокий уровень очистки выхлопных газов. Однако, используя на двигателе «Евро–5» природный газ метан, получаем экологические характеристики автомобиля, соответствующие «Евро–6». Российская промышленность полностью освоила производство техники на сжатом газе, начиная от легковых автомобилей и заканчивая 20–тонными грузовиками. Переход на сжиженный природный газ дает увеличение пробега без заправки, что очень важно для магистральных грузовиков: вместо 400–600 км они могут проехать на сжиженном природном газе 1,5 тыс. км. Таким образом, новые технологии обеспечивают на внутреннем рынке экономику и экологию», – пояснил он.

Александр Морозов предложил рекомендовать Минэнерго России ускорить внесение в правительство подпрограммы по развитию рынка газомоторного топлива, что позволит реализовать программу перехода на сжиженный природный газ, направить средства как на создание газозаправочной инфраструктуры в регионах, так и на софинансирование переоборудования ТС на использование газа через региональные бюджеты.

Среди экспертов не утихает спор: что лучше с точки зрения экологии – электромобили или ТС, работающие на газе? Судя по тому, что в Европе набирает силу тренд на перевод общественного транспорта на газ, где лидирует Италия, спор, какой вид транспорта более экологичен с точки зрения выбросов углерода, – не в пользу электрического транспорта. Количество углерода, выделяемого при производстве всех компонентов электромобиля, включая аккумуляторы, а также трудозатраты, связанные с утилизацией этих аккумуляторов, приводят к кратному увеличению итоговых выбросов углерода в атмосферу по сравнению с выбросами углерода при сжигании природного газа. Если говорить о пассажирском транспорте, то сегодня стоимость одного электробуса равна стоимости 10 современных автобусов с двигателем внутреннего сгорания.

В то же время в мегаполисах с населением свыше миллиона человек растет спрос на электрический рельсовый транспорт, позволяющий пассажирам планировать свой трафик с точностью до минуты, решается и проблема утилизации аккумуляторов, так как используется текущее электроснабжение. Поэтому как в Европе, так и в Азии в крупных городах восстанавливают рельсовый электрический транспорт.

Член Комитета Совета Федерации по экономической политике, представитель от законодательного (представительного) органа государственной власти Республики Башкортостан Ирек Ялалов убежден, что проблема общественного транспорта превращается из муниципальной в общегосударственную. «Люди из провинции, побывав в Москве или Санкт-Петербурге, задают правомерный вопрос: почему такого нет у нас? Необходимо разработать или федеральную программу, или новый национальный проект по развитию общественного транспорта по аналогии с тем, как появился отдельный федеральный проект «Мосты и путепроводы», – заявил он.

Участники совещания отметили, что полное финансирование модернизации транспортного парка не под силу большинству субъектов РФ. Развитие общественного транспорта в регионах объективно требует государственной поддержки.

В принятых рекомендациях Комитету СФ по экономической политике было предложено в феврале–марте 2020 года провести «круглый стол» на тему «Об эффективности механизмов обновления автобусного парка на газомоторном топливе и развития сети скоростных трамваев, осуществляемых в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**».

Правительству РФ рекомендовано рассмотреть возможность формирования федеральной программы развития метрополитенов в городах–миллионниках и принятия нормативной правовой базы, определяющей перечень государственных функций в сфере метроостроения и порядок их осуществления; Минтрансу России – оказать методическую помощь органам исполнительной власти субъектов РФ при подготовке предложений по развитию городского транспорта.

<http://transportrussia.ru/item/5436-obshchestvennyj-transport-dlya-vsekh-i-dlya-kazhdogo.html>

## **ТРАНСПОРТ РОССИИ; ВЯЧЕСЛАВ ЛОБОВ; 2020.21.02; МИНУС С НАДЕЖДОЙ НА ПЛЮС**

Предварительные итоги навигации 2019 года на внутренних водных путях.

### Цифры и факты

Стала, к сожалению, привычной констатация того факта, что на реках страны продолжается снижение объемов перевозок грузов. По данным **Росморречфлота**, в сравнении с 2018 годом объем перевозки грузов в 2019 году составил 107 млн тонн, что на 8% меньше. Значительное уменьшение объемов перевозок наблюдается во всех бассейнах Единой глубоководной системы, за исключением Беломорско–Онежского, и в бассейнах Сибири и Дальнего Востока.

Анализ грузопотоков по видам грузов показал, что наибольшее снижение ожидается по перевозкам зерна (–7,3 млн т, или 46,3% к объемам 2018 года) в связи со снижением объема производства.

Продолжается ежегодное снижение объемов перевозок нерудных строительных материалов, из них песка и гравия собственной добычи организациями внутреннего

водного транспорта на 3,7 млн т. Безусловно, на перевозку строительных грузов повлияла остановка судоходства на канале имени Москвы после прорыва дамбы у шлюза №8.

Получше с перевозкой наливных грузов, она увеличилась на несколько процентов. Причем во внутреннем сообщении нефтеналив остался на уровне прошлого года.

Если говорить о пассажирских перевозках, заметный их рост произошел в Енисейском (+93,3 тыс. человек, или 112,6% к соответствующему периоду 2018 года), Обь–Иртышском (+20 тыс. человек, или 102,4%) и Байкало–Ангарском (+11,2 тыс. человек, или 105,3%) бассейнах.

В то же время значительное снижение перевозок пассажиров произошло в бассейнах Единой глубоководной системы (на 1 млн 881 тыс. человек к уровню 2018 года).

Основные факторы, влияющие на снижение пассажирских перевозок, – это наличие транспортных ограничений, погодные условия, паводки или мелководье в отдельных бассейнах, развитие альтернативных видов транспорта.

Что же до состояния гидротехнических сооружений, то опасный уровень безопасности имеют 4 сооружения: Павловский шлюз на реке Уфе в Башкирии, шлюз №2 гидроузла №1 Северо–Двинского канала, плотина №23 гидроузла №11 и шлюз № 14 гидроузла № 14 ФБУ «Администрация «Беломорканал». Сооружения включены в **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** на период до 2024 г.

Для обеспечения надлежащего технического состояния судоходных гидротехнических сооружений администрациями бассейнов ВВП проводился капитальный ремонт. На эти цели было направлено 481,34 млн руб.

В 2019 году между **Росморречфлотом** и некоторыми субъектами РФ были заключены соглашения по софинансированию содержания внутренних водных путей, и это дало конкретные результаты.

Так, впервые в 2019 году появились внутренние водные пути регионального значения на территории Республики Карелия. В Республике Татарстан были обеспечены подходы к пассажирским причалам Болгары и Свияжск, куда в навигацию зашли более 300 пассажирских судов. А в Республике Тыва улучшено пассажирское паромное сообщение в отдаленные населенные пункты.

Также в 2019 году продолжилась реализация мероприятий по развитию пассажирской причальной инфраструктуры. Были реализованы мероприятия по строительству причалов в Северо–Западном регионе.

У природы нет плохой погоды?

В минувшую навигацию протяженность внутренних водных путей РФ, по сведениям **Росморречфлота**, составила более 101,5 тыс. км, в том числе с гарантированными габаритами судового хода – более 50 тыс. км.

По гидрологическим условиям картина пестрая: в одних регионах было все хорошо, в других речники жаловались на мелководье и, соответственно, на вызванную ими напряженность в работе.

К примеру, на Ангаре программа гарантированных габаритов судового хода на реке была выдержана. Гидрологическая обстановка на внутренних водных путях Байкало–Ангарского бассейна была достаточно благоприятной, и уровни воды на реках бассейна практически всю навигацию стояли выше проектных отметок. Хорошей водностью порадовала навигация на основной трассе Волго–Балта, за исключением Ладожского озера, где наблюдались уровни ниже проектных.

Ряд крупных бассейнов в европейской части страны в первой половине навигации по июль включительно испытывали недостаток водности. Это, в свою очередь, привело к тому, что некоторым бассейновым администрациям приходилось вводить ограничения по осадке судов. Так, в мае и июне низкие уровни воды фиксировались на реках Амурского бассейна и, наоборот, высокие уровни воды с затоплением берегов – в конце лета – начале осени.

Мелководье также было на Оке в июле, из–за чего пришлось приостановить навигацию и перевозку грузов.

В условиях постоянно изменяющихся уровней воды, интенсивных русловых переформирований и заноса судовых ходов донными отложениями постоянно производились путевые работы по переносу судовых ходов, дополнительной установке и

перестановке береговых и плавучих навигационных знаков. Для обозначения судовых ходов по новым направлениям выполнена перестановка береговых и плавучих знаков на 33 участках. По окончании наводнения на реке Зее – крупнейшей реке бассейна Амура – после спада уровней воды пришлось восстанавливать все ранее разрушенные потоком воды береговые знаки.

В очень сложных условиях проходила навигация на путях Волжского пароходства. Уже с середины весны водозапасы в Волжском бассейне были ниже нормы на 35%, поэтому с третьей декады мая в Городце возникли огромные очереди на шлюзование – по 60–70 единиц флота.

По сообщениям из Волжского пароходства, ограничения по глубинам были довольно значимые на всех направлениях. Например, проходная осадка на Каме была снижена до 3 м. С середины июня началось поэтапное снижение проходных осадок на Дону. Все это стало огромной проблемой для судовладельцев грузового флота и привело к потерям на десятки миллионов рублей.

Во второй половине судоходного сезона гидрометеорологические условия улучшились, и ограничения по осадке судов были отменены. Кроме того, учитывая обращения администраций бассейнов ВВП и перевозчиков, в ряде случаев были продлены фактические сроки работы средств навигационного оборудования по сравнению с изначально установленными.

В Северо–Западном пароходстве навигацию на внутренних водных путях в текущем году в целом характеризуют как благоприятную. На Северо–Западе РФ, по всей трассе Волго–Балтийского пути проходные глубины позволяли полностью использовать грузоподъемность флота.

**Проблемные участки**

По мнению экспертов, плохие гидрологические условия не единственная причина возникновения проблем у речников. Многие перевозчики ряда регионов считают, что речная навигация в целом прошла хуже, чем в прошлом году, из–за ухода значительного объема грузов на Каспий и Балтику с использованием возможностей **РЖД**. Нефтеналивной флот уменьшил объем перевозок в первую очередь из–за длительного ремонта Сызранского и Самарского нефтеперерабатывающих заводов.

Это все привело к тому, что в Волго–Донском регионе объем перевозок по ВВП сократился на 10–15%. По информации речников из Нижнего Новгорода и Санкт–Петербурга, такая же картина наблюдается и у них.

Представители Московского речного пароходства указывают на ремонт шлюза № 7 на канале имени Москвы, что отрицательно повлияло на переработку грузов в Южном речном порту.

Проблемным участком остается Городецкий шлюз на Волге. Между тем, когда в шлюзе было достаточно воды, теплоход с оборудованием на маршруте с Балтийского до Каспийского моря по Волго–Балту и Волге сэкономил более 1,1 тыс. миль и около 6 дней по сравнению с маршрутом вокруг Европы.

В навигацию 2019 г. глубины шлюза не превышали 3,2 м, что недостаточно для судов Северо–Западного пароходства (СЗП). Недостаточные глубины Городецкого шлюза привели к тому, что рейсы с проектными грузами из Северной Европы на Каспий пришлось выполнять окружным, более длинным путем через Бискайский залив.

Проблемы проходимости гидротехнических сооружений отражаются на сроках доставки грузов, а это, в свою очередь, влияет на отношения с грузоотправителями и сроки поставки оборудования.

Негативную роль сильного обмеления Волги – главной речной артерии России – в ситуации с речными перевозками, считает ряд экспертов, усугубила общая стагнация в промышленности и строительстве. Предприятия и компании становятся банкротами, у некоторых грузоотправителей снижается платежеспособность.

**Новые точки роста**

Эксперты **Росморречфлота** считают, что на снижение грузовых перевозок повлияло также изменение структуры грузопотоков. В навигацию 2019 г. наблюдалось значительное снижение перевозок зерна в связи с неурожаем твердых сортов пшеницы и

снижением его экспорта из России, а также строительных грузов в связи с сокращением потребности в строительном секторе.

В целом же, учитывая новые точки роста в регионах и освоение новых месторождений, прогнозируется в ближайшие годы восстановление грузопотоков строительных грузов на внутреннем водном транспорте. Речь идет, например, о грузопотоке карельского щебня в пункты центральных и приволжских регионов, доставке нерудных строительных материалов в районы освоения и обустройства нефтегазовых месторождений, примыкающих к Обь–Иртышскому бассейну. Свою позитивную роль сыграет реализация проекта газопровода «Сила Сибири», по которому газ с месторождений Восточной Сибири будет транспортироваться как на внутренний российский рынок, так и на экспорт в Китай.

По данным Северо–Западного пароходства, в период навигации 2019 г. номенклатура грузов не менялась. На внутренних водных путях СЗП судами «река–море» из речных портов России в морские порты Европы и в обратном направлении доставляли оборудование, удобрения, зерно, лесные и другие грузы.

В Волжском пароходстве, обрисовывая общие тенденции, констатируют, что по сравнению с 2018 г. значительно сократились объемы перевозок зерна, но, напротив, увеличились объемы перевозок серы.

Перейти, наконец, от минуса к плюсу должно помочь и такое достоинство водного транспорта, как его экономичность. Наряду с этим речной транспорт остается безальтернативным при доставке грузов в районы Крайнего Севера и местности, к ним приравненные. Так, по данным **Росморречфлота**, за 10 месяцев 2019 г. было доставлено 18 млн т различных грузов, что на 2,1% больше объемов перевозок прошлого года. Также выполнен план по доставке 1,5 млн т жизненно важных грузов на Крайний Север.

Именно речной транспорт имеет возможность доставки крупногабаритного груза и тяжеловесного оборудования на крупные стройки.

Позитивную роль сыграло дноуглубление. В навигацию 2019 г. дноуглубительные работы, например, в Амурском бассейне позволили осуществить проводку 25 баржебуксирных составов из порта Благовещенск до строящегося причала Амурского ГПЗ и доставить 14,7 тыс. т груза.

Повысить конкурентоспособность внутреннего водного транспорта могло бы также масштабное строительство новых судов для перевозок сыпучих и навалочных грузов. Не первый год эксперты отмечают, что практически весь грузовой флот был построен при СССР и на сегодняшний день очень сильно устарел. Нового флота крайне мало. Так что говорить о конкурентоспособности водного транспорта на ВВП просто не приходится. Бьют по речникам ставшие хроническими проблемы с обеспечением глубин. Багаевский и другие гидроузлы по–прежнему в проектах.

Хотелось бы верить, что приблизить ситуацию к плюсу позволит реализация Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года и входящих в него федеральных проектов «Морские порты России» и «Внутренние водные пути», а также федерального проекта «Северный морской путь», где **Росморречфлот** выступает соисполнителем наряду с Росатомом.

В планах исполнительной власти на ближайшую перспективу, надо признать, числятся и обновление флота, и реализация крупных инфраструктурных проектов, таких как строительство Багаевского и Нижегородского низконапорных гидроузлов.

Если говорить о других точечных решениях, постановлением Правительства РФ № 775 принято решение о выделении 4,1 млрд руб. инвестиций на модернизацию и развитие мощностей по созданию современного речного флота для грузоперевозок в Ленском бассейне и Арктической зоне России.

Специалисты Минпромторга России считают, что развитие транспортной инфраструктуры Ленского бассейна является ключевым условием обеспечения бесперебойного завоза грузов, необходимых для населения арктических районов Республики Саха. В результате реализации инвестиционного проекта будут осуществлены строительство, реконструкция и техническое перевооружение производственных мощностей АО «Жатайская судовой верфь» с целью модернизации и строительства флота для бесперебойных грузоперевозок в Ленском бассейне и Арктической зоне.

Целый комплекс мероприятий призван улучшить ситуацию с бассейном реки Волги. Реализация комплексной стратегии оздоровления Волги предполагает, что река станет судоходной везде, где возможно, что будет обеспечена гарантированная глубина судового хода не менее 4 м. Кроме очистки берегов и углубления фарватера, необходимо поднять со дна реки и утилизировать почти 100 бесхозных затонувших судов. Намечено провести экологическую реабилитацию притоков и водохранилищ.

Архангельский вариант

Одним из портов, успешно завершивших грузовую навигацию–2019, стал Архангельский речной порт. Минувшая навигация стала для архангельских речников серьезной проверкой на прочность: исполнение госконтрактов на Соловецком архипелаге, экстремальные метеоусловия для пассажирских перевозок на Северной Двине и при работе на северном завозе внесли свои коррективы в режим работы предприятия, но никак не повлияли на сроки исполнения договоров.

Порт участвовал в нескольких значимых проектах. В частности, 29 ноября состоялся первый авиарейс на Соловки после обновления взлетно–посадочной полосы. Это один из этапов проекта по созданию на архипелаге аэропортового комплекса. Теперь аэропорт с взлетно–посадочной полосой длиной 961 м может принимать не только Ан–24 или L–410, но и воздушные суда класса Bombardier Q400, что позволит обеспечить круглогодичное авиасообщение с островами.

Ключевую роль в реализации проекта реконструкции полосы сыграл Архангельский речной порт: предприятие обеспечило своевременную поставку грузов на архипелаг. Это одно из главных событий навигации 2019 г. Проект позволил в полной мере загрузить терминал на Соловках.

Только аэродромных плит доставлено на архипелаг больше 8000 штук, а еще десятки единиц спецтехники, модульные дома для рабочих, строительные материалы – одного песка 132 тыс. т. Это большие объемы. Для сравнения: за один рейс сухогруз перевозит три тысячи тонн песка. Кроме этого, при содействии Архангельского речпорта у заказчика появился собственный модульный бетонный завод, который будет использоваться при дальнейших работах. Контракт исполнен успешно и в срок благодаря тому, что весь период навигации велась большая и слаженная работа федеральных и региональных властей, заказчиков и подрядчика.

Северный завоз прошел стандартно – без сбоев. Погодные условия внесли коррективы в работу, но никак не отразились на сроках исполнения контракта для заказчиков. Выполнены все обязательства. Нужно отдать должное и поставщикам заказчиков, которые вовремя провели торги и обеспечили доставку грузов в порт. С генеральными грузами тоже все в порядке: отгружали дрова и уголь в Ненецкий автономный округ, завозили топливо на островные территории Архангельска, транспортировали различные грузы для нужд военных в отдаленные районы Крайнего Севера.

Нелишне напомнить, что реализация одного из ключевых арктических проектов – строительства порта Сабетта – проходила и продолжает проходить в большей степени через Архангельский речной порт. Общий грузооборот порта за навигацию составил порядка 1 млн т различных грузов.

Архангельский речной порт – социально ответственное предприятие, в рамках этой политики идет, в частности, строительство речного вокзала в областном центре. Вокзал однозначно украсит обновленную набережную Северной Двины, проект вписывается в концепцию и стилистику возведенных там объектов – бизнес–центра «Дельта» и ЖК «Омега–Хаус». Планируется, что вокзал начнет функционировать уже в следующую навигацию.

Предприятие строит вокзал на собственные средства, бюджетного софинансирования нет. Объем инвестиций превышает 100 млн руб.: для предприятия это очень серьезные вложения. Но портовики понимают, что речь идет прежде всего об инвестициях в развитие города и инфраструктуры для пассажирского водного транспорта.

<http://transportrussia.ru/item/5437-minus-s-nadezhdoj-na-plyus.html>

## РБК; АННА ГАЛЬЧЕВА; 2020.25.02; ВЛАСТИ ВПЕРВЫЕ РАСКРЫЛИ ОБЪЕМ СОГЛАШЕНИЙ В РАМКАХ ГЧП

Минэкономразвития впервые обнародовало статистику сферы государственно-частного партнерства (ГЧП) в России. РБК ознакомился с материалами ведомства.

На начало 2020 года в России насчитывается около 3,1 тыс. действующих либо завершенных по истечении срока действия концессионных соглашений.

Общий объем инвестиционных обязательств по ним составляет более 1,7 трлн руб.

Из них 1,2 трлн руб. (то есть более 70%) составляют внебюджетные инвестиции, 0,5 трлн руб. — средства государства.

Эти данные говорят о недостаточном уровне инвестиций в инфраструктуру через договоры ГЧП, констатирует Минэкономразвития. Объем принятых инвестиционных обязательств по заключенным концессионным соглашениям составляет порядка 1,6% от объема ВВП за 2019 год. При этом в Великобритании, например, объем инвестиций в проекты ГЧП составляет не менее 6,6% ВВП, в Канаде — 8,1%, отмечает **замминистра** экономического развития Михаил Расстригин.

По его словам, почти все регионы используют механизмы ГЧП для привлечения инвестиций, однако только десять из них подписали 100 и более концессионных соглашений с учетом муниципальных концессий. «Количество соглашений с размером инвестиций более 10 млрд руб. составляет всего 32 штуки», — сказал Расстригин РБК.

В среднем в России ежегодно заключается порядка 500 новых соглашений с объемом инвестиций порядка 280 млрд руб. При сохранении таких темпов Россия в обозримом будущем не достигнет уровня Великобритании по инвестициям в концессии, подчеркивает Минэкономразвития.

Сегодня рынок ГЧП находится на вполне безопасном уровне, России есть куда расти, говорит руководитель InfraONE Research Александра Галактионова. «Деньги, которые можно привлекать, есть, а проектов на рынке не хватает», — сказала она РБК.

«Есть длинные деньги, которые можно было бы вложить, но нет проектов», — согласна управляющий директор — руководитель центра ГЧП Сбербанка Анна Багинская. Кроме того, российский рынок ГЧП достаточно молод, ему порядка десяти лет. Федеральные органы власти «уже набрали компетенции, у них есть квалифицированные кадры, понимание, как это делать». «У региональных и муниципальных органов власти такой квалификации нет, они боятся в эти проекты идти, так как нет средств, чтобы разрабатывать соглашения, и людей, которые будут их сопровождать», — отмечает Багинская.

В каких сферах чаще всего заключают концессии

Большинство концессионных соглашений заключено в коммунально-энергетической сфере (90%).

7% приходится на социальную сферу, 3% — на транспортную.

Однако именно транспортные концессии являются наиболее крупными по общему объему инвестиций — на них приходится 70% денежных средств. В основном это проекты по строительству инфраструктуры автомобильных дорог.

Больше всего соглашений (94%) заключено на муниципальном уровне. Главным образом они относятся к сфере коммунального хозяйства.

Однако наибольший объем инвестиций (42%) предусмотрен в рамках концессий, заключенных на федеральном уровне, из них на транспортную инфраструктуру приходится 96%.

Самыми крупными концессионными соглашениями на сегодняшний день являются транспортные проекты, оба находятся на стадии проектирования (см. инфографику). Это строительство железнодорожной линии Обская — Салехард — Надым в Ямало-Ненецком автономном округе (общий объем инвестиций — 130 млрд руб.), и создание железнодорожной линии Элегест — Кызыл — Курагино в Туве и Красноярском крае (127 млрд руб.).

Потенциал ГЧП в России пока остается невостребованным, считает завкафедрой госрегулирования экономики РАНХиГС Владимир Климанов. Основную сложность он видит в том, что стороны «никак не научатся разделять ответственность». «При

директивной системе управления в государстве сложно придумать механизм, чтобы находить решения компромиссно», — сказал он РБК.

[https://www.rbc.ru/economics/25/02/2020/5e4fcd89a7947decf57ae33?from=from\\_main](https://www.rbc.ru/economics/25/02/2020/5e4fcd89a7947decf57ae33?from=from_main)

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4267667>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.21.02; МИНТРАНС СЧИТАЕТ ТОРГИ ПРИОРИТЕТНЫМ СПОСОБОМ ВЫХОДА РЖД ИЗ ПНК, ПРОТИВ РОСИМУЩЕСТВО - ИСТОЧНИК**

Федеральное агентство по управлению государственным имуществом (Росимущество) РФ и **министерство транспорта РФ** разошлись во мнении о приоритетных формах продажи 25% + 1 акции АО «Первая нерудная компания» (ПНК), принадлежащих ОАО «Российские железные дороги».

Как сообщил «Интерфаксу» источник, знакомый с правительственной перепиской по этому поводу, в конце 2019 г. Росимущество разослало в профильные ведомства проект подготовленных директив с просьбой «согласовать их в возможно короткий срок». Ответы поступили после новогодних праздников.

При этом **Минтранс** согласовал директивы «с учетом определения открытого аукциона как приоритетного или первоначального способа продажи» пакета акций ПНК. Росимущество в январе направило проект в министерство экономического развития РФ. Комментируя позицию **Минтранса**, ведомство указало, что она противоречит акционерному соглашению владельцев «Первой нерудной» от 2014 г. В итоге в проекте директивы, который ушел в Минэкономразвития, вариант прямой продажи в тексте стоит выше торгов.

На особенности акционерного соглашения, по словам собеседника агентства, в июле в письме главе Росимущества Вадиму Яковенко указывал генеральный директор «Российских железных дорог» Олег Белозеров. Топ-менеджер подчеркивал, что акционерное соглашение, подписанное с «ПНК-Уралом» (ПНКУ), предполагает преимущественное право выкупа владельцами ПНК ее акций, продаваемых третьему лицу. При этом, если продажа осуществляется на торгах, акционеры компании имеют преимущественное право покупки акций по начальной цене тендера.

Также, писал глава **РЖД**, в акционерном соглашении предусмотрено обязательство «ПНК-Урала» выкупить остающиеся в собственности монополии 25%+1 акции «Первой нерудной» по рыночной цене (независимого оценщика), но не ниже 1,621 млрд руб. (по 1 тыс. 033,99 руб. за бумагу)., если та предложит сделать это с 11 июня 2019 по 10 июня 2020 г. (по истечении 5 лет инвестиционного периода).

В этой связи, по словам собеседника агентства, продажу блока ПНК монополия предполагала осуществить в следующем порядке. После одобрения сделки правительством, получения директив и принятия решения советом директоров **РЖД** «ПНК-Урал» будет предложено воспользоваться преимущественным правом покупки акций по начальной цене продажи акций на аукционе.

## **КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.25.02; СТАРЫМ ГРУЗОВИКАМ МОСТЯТ ДОРОГУ НА СВАЛКУ; АЕБ ПОДДЕРЖАЛА РОСТ НАЛОГА НА МАШИНЫ «ЕВРО-3»**

Как узнал “Ъ”, Ассоциация европейского бизнеса (АЕБ) поддержала начатую Минпромторгом дискуссию о повышении транспортного налога для коммерческого транспорта класса «Евро-3» и ниже. АЕБ направила в правительство аналогичное по смыслу предложение, а также предлагает ввести повышенную плату для старых машин в системе «Платон». Ассоциация предлагает начать со среднетоннажных грузовиков и тяжелого транспорта в отдельных регионах. В транспортной отрасли опасаются резкого роста налоговой нагрузки и призывают стимулировать переход на новые машины не только ограничениями, но и преференциями.

АЕБ направила письмо (есть у “Ъ”) вице-премьеру Юрию Борисову с предложениями по стимулированию вывода старых автомобилей из эксплуатации. Отмечая, что РФ ратифицировала Парижское соглашение по климату, в АЕБ напоминают: в России 82,3%

парка среднетоннажного и тяжелого грузового транспорта относятся к экологическому классу «Евро-3». Это не только наносит ущерб экологии, но и «предопределяет высокий уровень аварийности на российских дорогах, поскольку средний возраст данных транспортных средств превышает 15 лет», говорится в письме.

АЕБ предлагает как стимулировать обновление парка за счет госсубсидий на покупку новой техники, так и вводить ограничительные меры — в частности, запрещать таким машинам въезд в крупные города.

Отметим, что в 2018 году в новой редакции правил дорожного движения были введены знаки, обозначающие зоны, куда запрещено въезжать транспорту с «грязным» выхлопом. Но фактически массово такие знаки не устанавливаются и ограничения не работают.

Также АЕБ предлагает повысить транспортный налог для владельцев техники класса «Евро-3» и ниже. О существовании сходной идеи 20 февраля сообщил Минпромторг. Позднее министерство уточняло, что речь идет только о коммерческом транспорте. У АЕБ есть и иные предложения: например, по аналогии с опытом ряда стран ЕС ввести повышенный тариф в системе «Платон» для техники класса «Евро-3» и ниже. Сейчас плата за возмещение вреда, который наносится дорожному покрытию, взимается только с грузовиков массой свыше 12 тонн.

При этом из-за потенциальной социальной «чувствительности» АЕБ предлагает, чтобы на первом этапе была затронута исключительно коммерческая техника, начиная со среднетоннажных грузовиков — свыше 6 тонн (категории М2, М3, N2, N3). Кроме того, запускать меры предлагается только в отдельных субъектах, затем расширяя их на другие регионы и категории автомобилей. Источник «Ъ» поясняет, что повышение налога предлагается сначала для тяжелого транспорта, потом LCV, в самую последнюю очередь для легковых автомобилей.

Российский автопром живет по общемировым трендам, отмечают в Scania: в Европе уже вводят строгие ограничения в принципе на машины с двигателем внутреннего сгорания, поэтому мягкий вывод «Евро-3» соответствует передовым решениям. Однако директор по закупкам транспортных услуг FM Logistic Эдуард Миронов отмечает: по данным «Автостата», на 1 января 2019 года в РФ насчитывалось около 3,1 млн грузовых автомобилей с нормой токсичности «Евро-3» и ниже — это более 82% парка. Учитывая это, инициатива АЕБ может увеличить налоговую нагрузку на подавляющую часть транспортной отрасли, считает он. Господин Миронов также считает нелогичным рост тарифов в системе «Платон», так как вред дорожному полотну никак не зависит от нормы токсичности тягача. При этом он не отрицает, что необходимость обновления грузового автопарка «Евро-3» и ниже назрела, однако бизнесу необходимы и преференции (например, субсидии) при покупке новой техники.

Дмитрий Бабанский из SBS Consulting считает предлагаемые АЕБ меры целесообразными, учитывая высокую долю устаревшего грузового парка. Он отмечает, что комбинация повышения налога и обновления автобусного парка (см. «Ъ» от 27 января) позволит вдвое снизить число автобусов старше 20 лет, а фокус на их электрификацию — снизить выбросы на 5–10% (в зависимости от доли электробусов). Введение повышенного налога может стартовать в крупных городах, а также в регионах с экологическими проблемами. Но рост налогов должен сопровождаться стимулирующими мерами: льготным кредитованием, лизингом или скидкой по трейд-ин, полагает господин Бабанский, поскольку только ограничительные меры эффекта не дадут.

<https://www.kommersant.ru/doc/4267655>

## **ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ВИТАЛИЙ ВОЛОВАТОВ; 2020.21.02; КОГО КОСНЁТСЯ ПОВЫШЕНИЕ НАЛОГА НА «НЕЭКОЛОГИЧНЫЕ» МАШИНЫ**

Минпромторг предлагает с 2021 года поднять налог для старых автомобилей класса «Евро-3» и ниже. Инициатива призвана сократить вред, который наносят окружающей среде грязные выхлопы. В ведомстве уверены, что эта мера будет стимулировать спрос на более экологичный транспорт. При этом глава ведомства Денис Мантуров пообещал, что новшество не коснётся личного автотранспорта. Парламентарии идею не поддержали и

считают, что от этой меры пострадает малый бизнес, в частности такси и службы доставки.

## Налог на возраст

Увеличить сумму платежей для владельцев неэкологичных автомобилей Минпромторг планирует уже с 2021 года. Именно тогда, согласно предложению ведомства, должна резко увеличиться базовая ставка транспортного налога для легковых авто, чей класс ниже, чем «Евро-3». О грядущем повышении взноса 20 февраля на совещании в Энгельсе рассказал **замминистра** промышленности и торговли Российской Федерации Александр Морозов. Он добавил, что ведомство планирует передать свою инициативу в **Минтранс** уже в ближайшее время.

«Евро» — это, фактически, показатель предельно допустимых концентраций вредных веществ в выхлопных газах. Самый первый стандарт был введён Евросоюзом в 1988 году, а новый — «Евро-6» — появился в 2015-м. С каждым новым стандартом экологические нормы становятся жёстче, и всё большее количество машин, произведённых в прошлые годы, перестаёт им соответствовать. По большому счёту, увеличение налога ставит заслон автомобилям, которым более 15 лет.

По задумке, инициатива должна способствовать улучшению экологии в городах, поскольку именно автомобильные выхлопы сильнее всего вредят окружающей среде и загрязняют воздух. Глава Минпромторга Денис Мантуров особо подчеркнул, что инициатива распространяется исключительно на коммерческие автомобили и не затронет личный транспорт.

Тем не менее даже при таком подходе нельзя пытаться решать этот вопрос «в лоб», отметил первый зампред Комитета Госдумы по государственному строительству и законодательству Вячеслав Лысаков, поскольку дополнительное налоговое обременение может пагубно сказаться на малом и среднем бизнесе.

«В основном владеют старыми машинами индивидуальные предприниматели. Это не огромные корпорации, которые могут за счёт прибыли легко обновить весь автопарк. А рентабельность многих транспортных предприятий и так близка к нулю. На старых автомобилях ездят не потому, что хобби такое — просто не на что покупать новые машины. И повышение налогов — не выход», — констатировал парламентарий.

На старых автомобилях ездят не потому, что хобби такое — просто не на что покупать новые машины. И повышение налогов — не выход.

Повышение ставки налога действительно может ударить по карману значительной части субъектов малого и среднего предпринимательства. В России сегодня, по некоторым данным, насчитывается порядка трёх миллионов коммерческих автомобилей, на которых установлены двигатели стандарта «Евро-3» или ниже.

## Разумная альтернатива

При этом, безусловно, решать вопрос грязных выхлопов нужно, однако начать можно не с увеличения налоговой нагрузки на граждан. Вячеслав Лысаков рассказал «Парламентской газете», что, по экспертным оценкам, в регионах очень высок процент контрафактного топлива. Недобросовестные предприниматели получают высокооктановый бензин из более дешёвого, добавляя в него различные присадки. На таком топливе даже современные моторы выбрасывают большое количество вредных веществ.

По словам парламентария, необходимо усилить госконтроль в этой сфере — такая мера будет более действенной, чем повышение налога. Кроме того, снизить количество старых автомобилей на дорогах, не ущемляя при этом интересов многих миллионов водителей, можно с помощью простого комплекса мер.

«Во-первых, нужно увеличить процент локализации иномарок, которые производятся на заводах в России. Сейчас они состоят из российских частей и компонентов примерно на 30 процентов, но если этот показатель повысить — автомобили станут более доступными. Во-вторых, нужно разработать программу государственного Trade-In, чтобы автомобилист мог получить субсидию, если решит поменять свою старую машину на новую», — отметил Вячеслав Лысаков.

По его словам, эти меры будут более действенны и при этом не вызовут общественного негодования. Похожего мнения придерживается координатор общественного движения «Синие ведёрки» Пётр Шкуматов.

«Господдержка обновления автомобильного парка тоже может помочь. Но это должен быть не Trade-in, где слишком много посредников между человеком и государством, а потому низкая эффективность. Лучше всего будет поддержка программы утилизации — по аналогии с тем, как это несколько лет назад делали с автомобилями ВАЗ. Сдавая в утиль свою машину, человек получает от государства определённую сумму, которую может добавить к накоплениям и купить машину получше», — объяснил собеседник издания.

<https://www.pnp.ru/social/kogo-kosnyotsya-povyshenie-naloga-na-neeekologichnye-mashiny.html>

## **ПРАЙМ; 2020.21.02; АВТОКОНЦЕРНЫ РФ ПОДДЕРЖАЛИ ИНИЦИАТИВУ ПОВЫСИТЬ НАЛОГ ДЛЯ КОММЕРЧЕСКИХ АВТО КЛАССА ЕВРО-3**

Российские автопроизводители позитивно отнеслись к предложению Минпромторга повысить транспортный налог для коммерческих автомобилей экологического класса «Евро-3» и ниже, следует со слов опрошенных РИА Новости автоконцернов.

«Инициативу поддерживаем. Процент выбытия старого автопарка в коммерческом сегменте очень низкий - 3% в год, при нормальном уровне выбытия - не менее 7%. Сейчас доля машин старше 10 лет в парке коммерческого транспорта превышает 70% от общего объема парка и остается критически высокой, что представляет собой и экологическую, и экономическую проблему. А при использовании в частных перевозках устаревший автопарк еще и представляет собой потенциальную угрозу безопасности для пассажиров», - считает представитель Sollers.

До этого, 20 февраля, выступая на совещании по троллейбусному сообщению в городах, замглавы Минпромторга Александр Морозов заявил, что в ближайшее время представит в **Минтранс** предложения о поднятии с 1 января 2021 года «кардинальным образом» ставки транспортного налога на коммерческий транспорт экологического класса «Евро-3» и ниже. В ведомстве позже добавили, что такая мера позволит повысить привлекательность новых и более экологичных транспортных средств, что, в свою очередь, окажет позитивное воздействие на окружающую среду.

«Мы поддерживаем инициативу Минпромторга. Мы всегда выступали за экономические меры стимулирования вывода из эксплуатации старых неэкологичных грузовиков и создания условий безболезненного перехода эксплуатантов техники на более высокий экологический класс», - отметил представитель «Камаза».

С ним соглашается и представитель «Группы ГАЗ», добавляя, что правительство не может не реагировать на факт стремительного устаревания парка и решает проблему безопасности пассажирских перевозок и перевозок опасных грузов.

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/V-Minpromtorge-rasskazali-ob-idee-povisit-nalog-na-starie-avtomobili-2020-02-21/>

## **RNS; 2020.21.02; В МИНПРОМТОРГЕ ОБЪЯСНИЛИ ИДЕЮ ПОВЫСИТЬ НАЛОГ НА СТАРЫЕ АВТОМОБИЛИ**

В Минпромторге объяснили идею о повышении транспортного налога на коммерческие автомобили класса «Евро-3» и ниже, передает «РИА Новости» со ссылкой на **замминистра** промышленности и торговли Александра Морозова.

«Указанная техника ежедневно наносит непоправимый ущерб экологии и здоровью граждан России. Предлагаемая мера позволит повысить привлекательность новых и более экологичных транспортных средств, что, в свою очередь, окажет позитивное воздействие на окружающую среду», — сказал Морозов.

Ранее сообщалось, что такая инициатива может вступить в силу с 2021 года.

<https://rns.online/transport/V-Minpromtorge-rasskazali-ob-idee-povisit-nalog-na-starie-avtomobili-2020-02-21/>

## **ТАСС; 2020.21.02; МАНТУРОВ: ПОВЫШЕНИЕ НАЛОГА НА АВТО ЕВРО-3 И НИЖЕ НЕ ЗАТРОНЕТ ЛИЧНЫЕ МАШИНЫ РОССИЯН**

Предлагаемое Минпромторгом РФ повышение ставки транспортного налога на авто экологического класса Евро-3 и ниже не касается личных машин, автомобилистам не стоит беспокоиться, заявил ТАСС глава министерства Денис Мантуров.

«Данная инициатива не затронет частных владельцев легковых автомобилей. Так что простым автомобилистам беспокоиться не о чем», - сказал он.

По словам министра, Минпромторг в соответствии с необходимостью сделать транспорт более экологичным готовит предложения по увеличению ставок транспортного налога в отношении только коммерческой техники экологического класса Евро-3 и ниже. По оценке министерства, количество такой техники в России превышает 3 млн шт.

«Это никак не касается частных автовладельцев», - подчеркнул Мантуров. Он пояснил, что речь идет о старых, «убитых» автобусах и других автомобилях, использующихся в коммерческом сегменте, которые технически и морально устарели и вредят экологии и здоровью граждан РФ. «Предлагаемая нами мера позволит повысить экономическую привлекательность новых и более экологичных транспортных средств, что в свою очередь окажет позитивное воздействие на окружающую среду», - отметил министр.

<https://tass.ru/ekonomika/7814251>

## **КОММЕРСАНТЪ; ЮЛИЯ ТИШИНА; 2020.25.02; АВТОБУСЫ ПОТЕРЯЛИ СЕТЬ; В МОСКВЕ ОБНОВЯТ WI-FI В НАЗЕМНОМ ТРАНСПОРТЕ**

С 1 марта в московских автобусах, троллейбусах и трамваях перестанет работать бесплатный Wi-Fi: ГУП «Мосгортранс» временно закрывает этот сервис. Предприятие надеется найти нового подрядчика вместо NetByNet, с которым сотрудничало с 2015 года. С развитием мобильного интернета Wi-Fi на транспорте остается важен скорее как социальная услуга, а также для продвижения в рейтингах «умных городов», считают эксперты.

«Мосгортранс» планирует модернизировать систему Wi-Fi в общественном транспорте и досрочно прекратит сотрудничество с подрядчиком этой услуги NetByNet (принадлежит «МегаФону»), рассказал источник «Ъ». По его словам, сервис перестанет работать с 1 марта, новый тендер не объявлен. В «Мосгортрансе» подтвердили, что с 1 марта сервис будет временно недоступен в электробусах, автобусах, троллейбусах и трамваях.

Контракт стоимостью 403 млн руб. на подключение к Wi-Fi 8 тыс. столичных автобусов, троллейбусов и трамваев NetByNet выиграл в 2015 году, он действует до 31 декабря 2020 года, следует из документов на портале госзакупок. Источникам «Ъ» неизвестно, как «Мосгортранс» и NetByNet планируют урегулировать досрочное расторжение, стороны это не комментируют. По условиям договора, он может быть расторгнут по соглашению сторон, по решению суда или заказчиком в одностороннем порядке в случае нарушения требований к качеству услуг. За ненадлежащее оказание услуг заказчик может оштрафовать NetByNet на 0,5% от цены договора. «Ведомости» в апреле 2019 года сообщали, что, по мнению «Мосгортранса», некачественный Wi-Fi негативно влиял на его имидж, перевозчик не исключал «юридического способа защиты интересов».

«Услуга не удовлетворяет требованиям пользователей, ее действие будет приостановлено», — сообщили «Ъ» в пресс-службе ГУПа. «Мосгортранс» подготовит новые требования, техническое задание для конкурса сформируют по итогам опроса пассажиров, уточнил представитель предприятия. Ожидается, что Wi-Fi снова появится во втором полугодии 2020 года. Новый контракт также может охватить коммерческих перевозчиков, полагает один из источников «Ъ».

NetByNet «с пониманием» отнесся к решению «Мосгортранса» о приостановке услуг, сообщил гендиректор провайдера Андрей Батанов. «Москва полностью оснащена сетью мобильного интернета, его пользование растет, в этом контексте роль городского Wi-Fi действительно стоит пересмотреть», — считает он. NetByNet полностью исполнил обязательства по контракту, подчеркивает господин Батанов. «Средняя ширина канала на пользователя Wi-Fi превышала зафиксированный в договоре диапазон 256 Кбит/с — 10

Мбит/с и составляла 13,9 Мбит/с. Только в 2019 году пассажиры воспользовались услугой 1,7 млрд раз. За это время передано более 651 Тб данных», — сообщил он.

Поскольку NetByNet и «Мосгортранс» уже занимают разные позиции по вопросу качества услуг, вопрос о расторжении контракта, скорее всего, будет решаться в суде, считает адвокат Forward Legal Людмила Лукьянова. При этом, если выяснится, что все это время ГУП без каких-либо нареканий принимал услуги и этапы контракта, доказать обоснованность претензий будет гораздо сложнее, предупреждает она. Если «Мосгортранс» расторгает контракт досрочно, значит, имеет веские доказательства того, что качество интернета не соответствовало заявленному в договоре, в противном случае он сам несет риск взыскания убытков, добавляет партнер коллегии адвокатов Pen & Paper Станислав Данилов.

Опрошенные «Ъ» операторы связи готовы принять решение об участии в новом конкурсе после того, как будут объявлены условия.

Коммерческий директор МТС в Московском регионе Алексей Назаров при этом указывает, что востребованность Wi-Fi снижается из-за развития мобильных сетей. «Но у этой услуги в наземном транспорте есть свои поклонники, а также потенциал для использования в проектах по автоматизации», — добавил он.

Когда Wi-Fi начал развиваться в Москве, еще не было альтернативы в виде покрытия мобильными сетями с высокой скоростью передачи данных, напоминает гендиректор «ТМТ Консалтинг» Константин Анкилов. «Для городских властей сейчас это скорее социальная услуга, которая может быть востребована абонентами в роуминге или для экономии мобильного трафика», — считает он. Стоимость мобильного интернета снизилась настолько, что в городском Wi-Fi заинтересованы в основном туристы и командировочные, согласен директор технологической практики в риск-консалтинге KPMG в России и СНГ Сергей Вихарев. Но наличие Wi-Fi в общественном транспорте — одна из составляющих в рейтингах «умных городов», напоминает он, сервис используется для доступа к туристическим приложениям, а также для отслеживания перемещений с целью оптимизации маршрутной сети и нагрузки на общественные пространства.

<https://www.kommersant.ru/doc/4267631>

## **КОММЕРСАНТЬ; АЛЕКСАНДР ВОРОНОВ; 2020.21.02; ГРУЗОВИКИ И ТАКСИ ГОНЯТ ИЗ ГОРОДСКИХ ДВОРОВ; В МИНТРАНСЕ РАЗРАБАТЫВАЮТ ШТРАФЫ ЗА СТОЯНКУ КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА У ЖИЛЫХ ДОМОВ**

В Минтрансе РФ сообщили, что в новом Кодексе об административных правонарушениях РФ (КоАП) появятся штрафные санкции за парковку во дворах жилых домов транспорта, принадлежащего юрлицам и предпринимателям. С января 2020 года во всех городах страны (включая Москву и Санкт-Петербург) стоянка грузовиков, такси и другого коммерческого транспорта во дворах запрещена ведомственным приказом, однако санкций за нарушение нет. В столичной мэрии пока советуют жильцам активнее устанавливать шлагбаумы.

Проблемы стоянки коммерческого транспорта во дворах жилых домов обсуждались на слушаниях в Мосгордуме. В январе 2020 года в России вступил в силу приказ №199 Минтранса, вводящий новые требования к организации парковок для транспорта юридических лиц и индивидуальных предпринимателей: «по возвращении из рейса и окончании смены» водителям запрещено оставлять машины в «границах элемента планировочной структуры, застроенного многоквартирными домами». Новый порядок действует для всех городских поселений и городских округов, включая Москву, Санкт-Петербург и Севастополь. Под запрет попадают грузовики, такси, автобусы и другой коммерческий транспорт за исключением каршеринга. В Минтрансе ранее поясняли, что ограничения на машины каршеринга не распространяются.

Представитель столичного ГИБДД Антон Доронин назвал проблему «более чем актуальной», рассказав о массовых жалобах горожан на неправильную парковку во дворах, в том числе коммерческого транспорта, «во всех районах — даже в Зеленограде, где территорий для парковки гораздо больше».

А первый замглавы столичного Центра организации дорожного движения Александр Ходаков сообщил об увеличении числа ДТП с участием грузовиков во дворах жилых домов, в том числе с летальным исходом.

Представитель **Минтранса** Владимир Луговенко пояснил в Мосгордуме, что приказ был утвержден еще в мае 2018 года с отсрочкой: полтора года владельцам коммерческого транспорта дали на организацию таких парковок. По его словам, соблюдение норм сейчас контролируют сотрудники **Ространснадзора**, которые по итогам проверок предприятий могут лишать владельцев лицензий — за отсутствие должным образом организованных парковок. В **Минтрансе** надеются вернуть предпринимателей «в правильный советский период»: «Были гаражи, были автопарки: приходил работник, прогревал машину и выезжал в рейс».

Впрочем, штрафов за нарушение новых норм нет. «Хорошее правило, которое создал **Минтранс**, по факту не работает», — подчеркнул глава комиссии Мосгордумы по законодательству Александр Семенников. Однако вскоре санкции появятся. По словам Владимира Луговенко, в **Минтрансе** уже внесли в правительство соответствующий законопроект, но после активизации работы над новым текстом КоАП РФ штрафы решили закрепить в этом документе. Антон Доронин из ГИБДД пояснил, что после этого штрафовать нарушителей сможет полиция. Размер штрафов на слушаниях не назвали. В **Минтрансе** РФ также не смогли “Ъ” это пояснить. В опубликованном ранее Минюстом проекте нового КоАП РФ (см. “Ъ” от 31 января) подобные нормы не упоминаются. Господин Семенников уточнил, что окончательный текст нового кодекса появится в мае 2020 года.

Представитель департамента транспорта Москвы Мария Майорова пожаловалась на сложность применения нормы, в том числе и после утверждения штрафов. «Как определять, что у водителя закончена смена, как понять, профессиональный ли он перевозчик? Понадобится много проверок для фиксации правонарушения. Урегулировать ситуацию во дворе будет сложно», — рассудила госпожа Майорова. «Норма очень сложно администрируется», — признал и господин Луговенко. В этой ситуации в столичной мэрии призвали активнее перегораживать въезды во дворы шлагбаумами, напомнив об упрощении регламента на его установку и целевой городской субсидии на эти цели в размере 100 тыс. руб.

<https://www.kommersant.ru/doc/4266930>

## **КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.21.02; БЕЗ СНЕГА ДОРОГ НЕ ВИДНО; В ПОДМОСКОВЬЕ ИЗ-ЗА ТЕПЛОЙ ЗИМЫ И БЫСТРОЙ ЕЗДЫ СТАЛО ГИБНУТЬ БОЛЬШЕ ПЕШЕХОДОВ**

Малоснежная зима в Центральной России привела к росту числа погибших пешеходов. В Подмосковье, в частности, число жертв выросло с начала года на треть по сравнению с тем же периодом прошлого года. Вдвое увеличилось и число нарушителей ПДД: водители, утверждают в региональном **минтрансе**, сохранили летнюю манеру вождения. Рост аварийности с участием пешеходов наблюдается во многих регионах России, говорят эксперты, нужно прежде всего улучшать подсветку переходов.

В пятницу **министерство транспорта** Московской области представило данные, из которых следует, что на региональных дорогах в январе-феврале 2020 года число погибших в авариях пешеходов выросло на 30% по сравнению с январем 2019 года. Треть (13 человек) погибших переходили дорогу в неполюженном месте. 207 пешеходов ранены, они получили увечья различной степени тяжести. Общее количество нарушений ПДД в январе в Подмосковье выросло более чем вдвое.

«На это отчасти повлияли погодные условия — теплая зима и отсутствие осадков», — пояснили в областном **минтрансе**. — Отсутствие снега резко снижает видимость на дорогах в ночное время. Не все водители смогли перестроиться на зимнее вождение — скорость движения в январе была больше характерна для сентября и мая».

Для борьбы с негативным трендом подмосковный **минтранс** вместе с ГИБДД проводит «профилактические мероприятия, включающие в себя пропаганду соблюдения ПДД».

С начала года на потенциально опасных участках в 18 муниципальных образованиях (Домодедово, Егорьевск, Подольск, Наро-Фоминск и т. д.) установлено более 250 «лежащих полицейских», мобильные камеры передислоцированы на аварийные участки.

«Темное время зимних суток на загородных трассах при отсутствии качественной разметки может легко спровоцировать ошибку водителя типа «не увидел края дороги или направления движения», — пояснил “Ъ” руководитель Центра контраварийной подготовки водителей Алексей Колонтай. — Зимой снег на обочинах и дороге дает дополнительное освещение». Что касается сохранения летнего стиля вождения, то, по его словам, основная опасность при движении по асфальту при плюсовой температуре — это мнимая уверенность, что под колесами асфальт, а не зимняя скользкая дорога.

Официальных статистических данных ГИБДД за январь 2020 года (как и за весь 2019 год) пока не представлено. Президент экспертного центра «Движение без опасности», член правительственной комиссии по безопасности движения Наталья Агре говорит, что значительный рост числа пострадавших пешеходов в ДТП наблюдается не только в Московской области, но и по всей России. «Снег обеспечивает дополнительное отражение света от одежды, — говорит она. — В этом сезоне в темное время суток пешеходы почти невидимы. Особенно плохо их видно во время дождя: темно, сумерки, свет отражается от мокрого темного асфальта. Водители постоянно едут в напряжении, вцепившись в руль». Госпожа Агре также обращает внимание на нехватку грамотного освещения пешеходных переходов в городах.

«У нас принято подсвечивать только сам переход, при этом человека, который только собирается ступить на «зебру», не видно, — поясняет он. — Часто наблюдается чрезмерно яркая подсветка пешеходных переходов, светофоров, в результате водитель на 1–2 секунды попросту теряет зрение».

Этой зимой люди оставались дома, на новогодние праздники не поехали, считает координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов, что автоматически привело к росту интенсивности движения транспорта на дорогах по сравнению с январем 2019 года (число нарушений на дорогах выросло вдвое в январе — данные **минтранса** области). «Это, кстати, видно было и по низкой загрузке аэропортов в конце декабря, и по пробкам в Москве и области в начале января», — отмечает он. Кроме того, продолжает господин Шкуматов, в конце 2019 года в области было сдано несколько крупных жилых комплексов, что также привело к росту населения в Подмоскowie и спровоцировало рост трафика на дорогах. «Как правило, это экономически активные люди, которые только купили квартиры и на праздниках много ездят по магазинам», — говорит он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4266796>

## **РИА НОВОСТИ; 2020.25.02; ГОСЭКСПЕРТИЗА ОПРЕДЕЛИТ КОНЕЧНУЮ СТОИМОСТЬ МОСТА ЧЕРЕЗ ЛЕНУ В ЯКУТИИ**

Итоги государственной экспертизы, запланированной в первом квартале 2021 года, определяют конечную стоимость моста через реку Лена в Якутии, сообщает пресс-служба администрации главы и правительства региона.

Ранее сообщалось, что 13 февраля консорциум «Группы ВИС» и «Ростеха» подписал с правительством Якутии соглашение по финансированию и строительству моста через Лену под Якутском. В «Ростехе» сообщили, что внебюджетное финансирование может составить около 30 миллиардов рублей.

Согласно материалам поданной частной концессионной инициативы, общий объем финансирования проекта оценен более чем в 83 миллиарда рублей. Из них из бюджета Якутии предполагается выделить 54,3 миллиарда рублей, привлеченные средства составят 28,9 миллиарда рублей.

В феврале в Якутии начались изыскательские работы по проекту строительства моста, финансирует мероприятия ООО «Восьмая концессионная компания».

Во вторник в парламенте республики состоялся правительственный час об условиях концессионного соглашения. С докладом об основных параметрах документа выступил вице-премьер регионального кабмина Кирилл Бычков.

<https://ria.ru/20200225/1565154185.html>

## **ТАСС; 2020.22.02; В БАШКИРИИ СОХРАНЯТ ЧАСТЬ САМОГО ДЛИННОГО В ПОВОЛЖЬЕ ДЕРЕВЯННОГО МОСТА ДЛЯ НОВОГО ПРОЕКТА**

Деревянный мост в башкирском Белорецке, частично обрушившийся летом 2019 года, разберут до начала половодья. Уцелевшие части конструкции будут сохранены и войдут в проект новой городской набережной, сообщили журналистам в пресс-службе администрации муниципалитета.

«Белорецкий пешеходный мост демонтируют, но часть конструкции будет сохранена для интеграции в будущий проект. После проведенной экспертизы вынесено заключение, что восстановлению мост не подлежит. Кроме того, весной при таянии льда паводок может окончательно разрушить конструкцию, и бревна забьют шлюз. Принято решение при разборе сохранить целые части старого моста», - говорится в сообщении.

Части моста, которые сохранят (приблизительно 12% конструкции), будут вывезены и складированы. На встрече с жителями города позже представят концепцию набережной, проект которой планируется реализовать в течение года. Белоречане предложили разместить на этой территории арт-объекты, посвященные фильму «Вечный зов», съемки эпизодов которого проходили на мосту, добавили в пресс-службе.

До 2016 года мост был самым длинным в России, позже во Владимирской области возвели деревянный мост на пять метров длиннее.

<https://tass.ru/obschestvo/7821267>

## **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; СЕРГЕЙ БАБКИН; 2020.21.02; ПО «ЦИФРЕ» ЗАКОНА; АГРЕГАТОРЫ НЕ ПУСТЯТ НА ЛИНИЮ УСТАВШИХ ТАКСИСТОВ**

В новом федеральном «законе о такси» может появиться норма, которая не позволит уставшим таксистам выехать в рейс. Предложение обсудили вчера участники расширенного заседания комиссии по транспорту Общественной палаты Москвы.

Ввести временной лимит на работу таксистов предлагали многие разработчики нового законопроекта «О государственном регулировании деятельности по перевозке легковыми такси и деятельности служб заказа легкового такси и внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ». Однако конкретные очертания идея приобрела только недавно. «Мы прекрасно понимаем, что сейчас таксист может отработать 8 часов в одном агрегаторе, а потом просто переключиться на другой», - охарактеризовала проблему официальный представитель Gett Ольга Дашевская. А это грозит бедой пассажирам, да и самому извозчику. «Отличный выход из ситуации - создание цифрового профиля таксиста, - продолжает Дашевская. - У всех агрегаторов должен быть доступ в базу данных, чтобы можно было отслеживать работу водителя во всех сервисах».

По мнению председателя профильного комитета Московской торгово-промышленной палаты Богдана Коношенко, в «цифру» пора перевести и ежедневный предрейсовый медосмотр, который сейчас многие проходят разве что на бумаге. А также упразднить ежедневный техосмотр. Прозвучало еще предложение выдавать лицензии на таксомоторную деятельность не только автопаркам, но и самозанятым гражданам.

<https://rg.ru/2020/02/21/reg-cfo/agregatory-ne-pustiat-na-liniiu-ustavshih-taksistov.html>

## **ТАСС; ВАДИМ КЛИМОВ; 2020.21.02; ЖИВОТНЫЕ НА ДОРОГАХ: КАК ПРЕДОТВРАЩАЮТ ДТП С ДИКИМИ «ПЕШЕХОДАМИ»**

Масштабная дорожная стройка, развернутая в рамках **нацпроектов** по всей стране, призвана решить одну из главных для России задач — улучшить транспортную доступность регионов. В то же время активное расширение дорожной сети создает серьезную проблему: зачастую трассы проходят через места обитания диких животных и становятся преградой на пути их миграции. Пытаясь пересечь дорогу, животные провоцируют аварии, которые нередко оказываются смертельными не только для них самих, но и для людей. Портал «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого является ТАСС, разобрался, как современные технологии дорожного строительства помогают предотвратить подобные аварии.

Для автомобилистов наиболее опасна встреча с дикими животными на скоростных междугородних трассах или в сельской местности. Столкновение с крупными животными — лосями или кабанам — может оказаться смертельным для водителей и пассажиров. А для мотоциклиста опасностью является даже небольшой обитатель леса. Кроме того, потеря управления после столкновения или неудачные попытки объезда, как правило, приводят к тому, что автомобиль оказывается в кювете.

Большинство водителей после столкновения без серьезных последствий просто уезжают, поэтому полной статистики ДТП с дикими животными в России нет. По оценкам экспертов, ежегодно счет идет на десятки тысяч случаев, но регистрируют лишь около 500 серьезных ДТП с крупными животными.

## Тоннель спасения

В России до недавнего времени фактически единственным способом предупреждения аварий с участием диких животных было информирование водителей об опасности с помощью дорожных знаков. Однако подобное предупреждение не всегда означает, что дикие животные могут появиться именно или только на этом участке. У такого способа есть и еще один существенный недостаток — водители не всегда обращают внимание на знаки или даже их игнорируют.

О необходимости изменения подхода к решению этой проблемы заговорили несколько лет назад, после того как осенью 2015 года под колесами автомобиля на трассе Раздольное — Хасан в Приморском крае погиб знаменитый дальневосточный леопард Меамур (имя ему дал российский певец и лидер группы «Мумий Тролль» Илья Лагутенко). В 2016 году машина сбила самку дальневосточного леопарда, которая чудом выжила. Для популяции самой редкой крупной кошки в мире гибель даже одной особи — большая потеря, говорит директор парка «Земля леопарда» Виктор Бардюк.

Чтобы в Приморском крае леопарды могли безопасно передвигаться в своей привычной зоне обитания, автодорогу решили спрятать. В створе Нарвинского перевала на трассе А-189 построили тоннель длиной более 560 м. По словам Бардюка, место для строительства было выбрано не случайно. «Из-за особенностей местного рельефа здесь образовались пути миграции, которые часто использовали как крупные кошки, так и остальные обитатели этих лесов. Для них это историческая тропа, переход по которой привычка, сформировавшаяся за сотни лет», — пояснил он.

Движение по тоннелю запустили в марте 2016 года, а старая дорога через перевал была закрыта для машин. В результате передвижение животных по этой местности снова стало безопасным. Установленные в районе перевала фотоловушки зафиксировали, что историческими тропами пользуется множество животных. В объективы камер попадали копытные, а также крупные хищники — медведи. «Мы вернули то, что отняли у природы», — говорит Бардюк. Но самое важное, добавляет он, — благодаря тоннелю были восстановлены нарушенные автодорогой пути миграции дальневосточных леопардов.

## Уникальный экодук для лосей

Со временем в России появились и другие примеры. Участок федеральной трассы М-3 «Украина» в Калужской области расположен непосредственно на пути миграции лосей. Чтобы избавить животных от необходимости пересекать трассу, решили построить уникальный объект — экодук, опыта проектирования и строительства которых в России еще не было.

Открытие реконструированного участка трассы М-3, а вместе с ним и первого в стране экодуга состоялось в сентябре 2016 года. Экодук представляет собой специальный мост над проезжей частью, засыпанный растительным грунтом, с высаженными деревьями и кустарниками, которые соответствуют местному ландшафту. На самом экодуге и на подходах к нему установлены шумозащитные экраны высотой несколько метров.

Основным преимуществом таких мостов для животных по сравнению с тоннелями является наличие открытого пространства и естественного ландшафта, схожего с прилегающей территорией, объясняют специалисты госкомпании «Автодор», которая управляет этой трассой. «Уже через два года территория экодуга представляла собой заросший травой и молодыми деревьями участок», — отмечают в «Автодоре».

После этого аварий с участием диких животных на участке вблизи нового строения не происходило. По мнению дорожников, это связано также с наличием защитного ограждения, предотвращающего выход животных в «несанкционированных» местах и направляющего их в сторону экодуга.

В ближайшие годы у экодуга в Калужской области появятся двойники по всей стране. Только на Центральной кольцевой автомобильной дороге, которая пройдет по территории Москвы и Московской области, предусмотрено строительство 14 экодугов мостового и тоннельного типов. Уже спроектирован экодуг на 184-м километре трассы М-1 «Беларусь» в Смоленской области. Также идет проектирование экодуга на 376-м километре (Смоленская область) трассы М-1.

На будущей магистрали М-12, которая соединит Москву и Казань, экологические вопросы также прорабатываются, уверяют в «Автодоре». «В настоящее время идет сбор исходных данных для проектирования М-12, в том числе и экодугов, собирается информация о краснокнижных видах животных, расположении путей их миграции», — отмечают в госкомпании. Сколько всего потребуется переходов для животных, станет ясно после проведения мониторинга, но, по предварительным данным, только во Владимирской области необходимо пять экодугов и зверопроходов.

Обеспечить права и медведя, и белки

На основе полученного дорожниками опыта «Автодор» подготовил проект национального стандарта (ГОСТа), который устанавливает требования к размещению и обустройству экодугов. Кроме того, в декабре 2019 года Министерство строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ утвердило свод правил по строительству биопереходов. «Свод включает в себя передовые технологии в проектировании биопереходов и отвечает требованиям по актуализации и гармонизации с имеющимися строительными нормативами в рамках **нацпроекта** «Жилье и городская среда», — отмечал глава министерства Владимир Якушев.

Одно из основных требований к биопереходам — воссоздание привычной для зверей среды обитания. Биопереход должен быть хорошо просматриваемым, при этом на подходах к нему и с боковых сторон самого перехода должны быть высажены деревья и плотные кустарники, а на земле — трава. В качестве убежищ для грызунов, насекомоядных и рептилий на переходах размещаются валуны или галька. Также животные должны быть защищены от света фар и шума автомобилей с помощью специальных конструкций или земляных валов и плотных кустарников.

Кроме того, для разных ситуаций и животных требуются разные виды биопроходов. Мостовой переход, например, нужен для того, чтобы мигрирующие животные могли безопасно переходить автомобильные и железные дороги. Его минимальная ширина — 40 - 50 м.

Тоннели, в свою очередь, различаются в зависимости от размера животных, для которых они предназначены. Ширина прохода для крупных (олень, медведь, косуля, кабан, волк) и средних (рысь, лисица, куница) зверей должна быть не менее 12 метров, а высота не менее пяти метров. Для небольших животных (заяц, барсук, хорек, выдра, бобр) рекомендуется строить тоннели шириной не менее шести метров и высотой не менее трех метров.

Для белок, куниц, ласок и других животных-верхолазов между разделенными дорогой частями лесного массива лучше устраивать навесной переход. Он представляет собой расположенную над проезжей частью канатную конструкцию, опоры которой находятся между дорогой и лесом. Есть и «многофункциональные» тоннели, по которым может проходить человек.

ГОСТ вступит в силу уже летом текущего года. Минстрой ожидает, что нововведения повысят уровень безопасности на транспортных объектах, расположенных в зоне миграции животных, на 10%, а также уменьшат число аварий на дорогах и помогут сохранить разнообразие видов дикой природы.

<https://futerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/zivotnye-na-dorogah-kak-predotvrasaut-dtp-s-dikimi-pesehodami>

## **ТАСС; 2020.21.02; КОММУНАЛЬНУЮ И ДОРОЖНУЮ ТЕХНИКУ В КУЗБАССЕ ПЛАНИРУЮТ ПЕРЕВЕСТИ НА ГАЗОМОТОРНОЕ ТОПЛИВО**

Власти Кузбасса намерены перевести коммунальную и дорожную технику в регионе на газомоторное топливо, чтобы уменьшить объемы выбросов выхлопных газов в атмосферу. Проект планируется реализовать с компанией «КамАЗ», которая готова взять на себя все связанные с эксплуатацией такой спецтехники издержки, сообщается в пятницу на официальном сайте администрации правительства Кузбасса.

«Переход на другое топливо требует развития дополнительной инфраструктуры. Это и сервисные центры, и пункты дегазации, а также пункты проведения диагностики и установки газобаллонного оборудования. Все дополнительные издержки, связанные с эксплуатацией газомоторных автомобилей «КамАЗ», предприятие обязуется брать на себя, что позволит снизить издержки дорожных и коммунальных служб области», - говорится в сообщении.

По данным регионального правительства, в ближайшее время коммунальщики и дорожники начнут тестировать специализированную технику «КамАЗ» на сжиженном и компримированном природном газе. Производитель имеет широкий модельный ряд автомобилей на газомоторном топливе. Параллельно планируется расширение сети газозаправочных станций: сейчас в Кузбассе работают восемь таких заправок, до 2023 года в регионе запланировано строительство еще шести станций.

Ранее власти Кемеровской области заявили о намерении перевести на газомоторное топливо порядка 60% пассажирских автобусов в регионе, первые из них поступили в регион в 2019 году. Природный газ является наиболее экологичным и безопасным видом топлива, который позволяет на 15% сократить количество выбросов углекислого газа, на 70% - оксида азота, на 90% - бензпирена и не метановых углеводородов, на 99% - выбросов сажи по сравнению с обычным топливом.

<https://tass.ru/sibir-news/7812987>

## **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА, ВЛАДИСЛАВ КУЛИКОВ; 2020.24.02; КАДРОВЫЙ СОСТАВ; РОСТРАНСНАДЗОР НАЧАЛ ЭКЗАМЕНОВАТЬ МАШИНИСТОВ ЛОКОМОТИВОВ**

В России началась проверка квалификации машинистов локомотивов. Они должны будут получить свидетельство на право управления локомотивом, сдав экзамен госкомиссии.

Управлять поездами запретили осужденным или подозреваемым в преступлениях, связанных с экстремизмом и терроризмом. По новым положениям закона о железнодорожном транспорте организациям нельзя принимать их на работу, непосредственно связанную с движением поездов, а уже работающих нужно уволить.

С формальной точки зрения осужденных с погашенной судимостью нельзя ограничить в каких-либо правах, говорит директор Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ Михаил Блинкин. Терроризм, конечно, случай особый. «Но и найти среди машинистов тех, кто были бы осуждены за терроризм, это что-то из разряда фантазий», - отмечает эксперт. На железнодорожном транспорте и так действует очень серьезный отбор, поясняет он.

Тем не менее экзамены для получения свидетельства на управление подвижным составом придется проходить всем. Поправки в закон вступили в силу в конце января этого года, а сейчас этот процесс набирает обороты.

После стартовой волны экзаменовки уже выданы первые свидетельства на право управления подвижным составом по новым правилам, рассказали «РГ» в Ространснадзоре. Выдаются такие документы безвозмездно и являются бессрочными. Свидетельства, выданные ранее, будут действовать до указанного в них срока. Если же срок не определен, заменять их будут в случае утраты или порчи.

Есть и те, кто не смог сдать экзамен. Так, на Урале в двух группах экзамены уже сдавали 39 кандидатов, трое сдать не смогли. В Центральном регионе из 21 кандидата экзамен не сдал один, на Северо-Западе из 23 не сдали трое. В Сибири в двух группах экзамен сдавали 45 человек, из них не сдали шестеро. А вот на Дальнем Востоке из 18 кандидатов испытания не прошел никто. Вопросы касались правил технической эксплуатации

железных дорог в России, организации движения поездов, правил поведения в нестандартных ситуациях, а также специфики управления подвижным составом, поясняют в **Ространснадзоре**. Так что от проверки профессиональных знаний зависит безопасность движения на железнодорожном транспорте.

Провалившие экзамен получают шанс пересдать. Все же главное - не проредить штат машинистов, а повысить их профессиональный уровень. «Внесенные изменения позволили создать условия для формирования единой современной системы допуска к управлению железнодорожным подвижным составом исключительно квалифицированных специалистов», - подчеркивают в **Ространснадзоре**.

Ранее документы на право управления тяговым подвижным составом на путях общего пользования выдавала компания «Российские железные дороги», а на путях необщего пользования - их владельцы. Те свидетельства не были документами государственного образца, соответственно и единых требований к их получению не существовало.

Теперь контроль за кадровым составом на железнодорожном транспорте стал строже. Ужесточается также учет лиц, имеющих право на управление железнодорожным подвижным составом. Всех машинистов, получивших свидетельства, занесут в единый реестр, который будет также вести **Ространснадзор**. Помимо экзаменов для получения свидетельства каждый кандидат должен представить медицинское заключение об отсутствии противопоказаний и копию документа, подтверждающего прохождение профессионального обучения.

«Не умаляя значимости машинистов грузовых локомотивов, нужно сказать, что на машинистах, управляющих пассажирским составом, лежит особая ответственность. Контроль уровня профессиональных знаний и навыков в этой сфере очень важен. А если у кого-то были сложности при сдаче экзамена, то это лишь отражает объективную ситуацию», - говорит вице-президент ассоциации «Желдорразвитие» Николай Березин. Не сдавшим экзамен стоит задуматься над повышением своего профессионального уровня, добавляет он.

### Комментарий

Список запретов на работу для судимых постепенно расширяется. В начале года появилась информация о том, что к списку ограничений на трудоустройство для бывших заключенных планируется добавить еще один пункт.

Предполагается, что за руль такси и общественного транспорта не смогут сесть люди, отсидевшие срок за убийство, сексуальные преступления, терроризм. Соответствующие поправки планируется внести в Трудовой кодекс, а также ряд других законов.

Как пояснили «РГ» эксперты, в случае принятия поправок справки об отсутствии судимости будут требовать у водителей в том числе интернет-агрегаторы такси.

Сейчас в больших городах уже не принято голосовать у обочины, это анахронизм. В основном такси заказывают с помощью специальных приложений на смартфоне или вызывают по телефону. Поэтому человек с тяжелым клеймом в биографии не сможет подключиться к интернет-агрегатору и зарабатывать на жизнь извозом.

В Трудовом кодексе уже есть несколько статей, предусматривающих запреты для бывших осужденных. Судимого не возьмут в школу учителем или тренером в детскую спортивную секцию. Человек, отсидевший срок, должен забыть о госслужбе, работе на стратегических предприятиях и т.д. В итоге так получается, что судимый гражданин на практике вечно находится как бы под подозрением.

Поэтому многие после освобождения сталкиваются с проблемой: куда пойти, нигде не берут на работу. Причем нередко бывшему сидельцу отказывают в приеме даже там, где, в принципе, могли бы взять - закон не запрещает. Но кадровики предпочитают перестраховаться. Есть риск, что в случае принятия поправок таксопарки также не будут разбираться в юридических тонкостях, погашена судимость или нет, была за тяжкое преступление или нетяжкое и т.п.

Поэтому, по мнению многих экспертов, предлагаемые ограничения надо детально прорабатывать, в том числе стоит дополнительно обсудить их необходимость. Работа в такси оставалась одной из возможностей, где на справку не посмотрят и дадут шанс начать жизнь с чистого листа. Тем не менее есть и другая сторона: а вдруг гражданин и вправду не перестал быть опасным?

Надо более четко прописать список запретов на профессию, причем четко разграничить виды «биографических пятен»: далеко не каждая судимость должна включать человека в списки нежелательных персон повсюду. Какие-то двери для человека, решившего исправиться, обязательно должны оставаться открытыми. С другой стороны, в чувствительных сферах нужен дополнительный контроль, и разумные ограничения допустимы.

<https://rg.ru/2020/02/24/rostransnadzor-nachal-ekzamenovat-mashinistov-lokomotivov.html>

## **ТАСС; 2020.22.02; БИЛЕТЫ НА ПЕРВЫЕ ПОЕЗДА АНАПА - КЕРЧЬ БУДУТ СТОИТЬ МЕНЬШЕ 500 РУБЛЕЙ**

Поездка на пригородном поезде, который с марта впервые начнет курсировать между Анапой и Керчью через Крымский мост, будет стоить менее 500 рублей, сообщили ТАСС в пресс-службе Южной пригородной транспортной компании, которая выступает перевозчиком на маршруте.

«Время в пути составит два часа. В пятницу и выходные дни пригородный будет ходить три раза в день, в остальные - дважды в день. Стоимость проезда составит около 470 рублей», - говорится в ответе компании на запрос ТАСС.

По данным пресс-службы, предприятие рассматривает вариант аренды подвижного состава. Планируется поставить на маршрут два рельсовых автобуса РА-2 отечественного производства. Это современные составы с комфортабельными салонами, которые оборудованы системами отопления и вентиляции, информационными табло, санитарными кабинами. Каждый рельсовый автобус включает три вагона общей вместимостью 590 мест.

«Железнодорожники ожидают, что новый маршрут будет крайне востребован с туристической точки зрения. Пассажиры ждут прекрасные виды из окон вагонов, в особенности тогда, когда состав будет проходить по Крымскому мосту», - отметили в пресс-службе. По маршруту следования электрички будут делать несколько остановок в населенных пунктах, что поможет улучшить транспортную доступность населения.

Председатель комитета по туризму, курортам и спорту Госсовета Крыма Алексей Черняк также выразил уверенность, что электрички окажутся востребованы. «Они сыграют очень хорошо в плане организации туров выходного дня. Не у всех есть машины и не все хотят ехать на машинах, поэтому именно эти пригородные поезда и дадут еще один, новый толчок развития для восточного побережья Крыма для туров выходного дня и вообще на высокий сезон», - сказал он ТАСС.

Пока единственной альтернативой для поездки между Керчью и Анапой является автомобильное сообщение. Согласно данным на сайте официального краснодарского перевозчика «Кубаньпассажирсервис», поездка на автобусе будет стоить менее 400 рублей. Время в пути займет от 1,5 до почти 4 часов. В справочной автовокзала Керчи агентству сообщили, что билет до Анапы стоит от 250 до 600 рублей, время в пути составляет около 3 часов.

<https://tass.ru/ekonomika/7819053>

## **ТАСС; 2020.21.02; ВЛАСТИ КРЫМА ЗАЯВИЛИ О ГОТОВНОСТИ ВОКЗАЛОВ К ПРИЕМУ ПОЕЗДОВ ИЗ РОССИЙСКИХ РЕГИОНОВ**

Железнодорожные вокзалы Республики Крым готовы к приему пассажиров поездов из других субъектов РФ, которые проследуют по Крымскому мосту, сообщил в пятницу журналистам **министр транспорта** региона Сергей Карпов.

«Мы рады расширению географии перевозок в Крым. Железнодорожная инфраструктура для движения тех поездов, которые озвучены перевозчиком, готова. Что касается вокзалов, где будут останавливаться поезда, вокзалы готовы к приему пассажиров и поездов», - сказал Карпов.

<https://tass.ru/ekonomika/7814035>

## **РИА НОВОСТИ; 2020.21.02; ВЛАСТИ КРЫМА СООБЩИЛИ О ГОТОВНОСТИ К ПРИЕМУ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ПОЕЗДОВ**

Железнодорожная инфраструктура Крыма готова к приему дополнительных поездов из других регионов России, сообщил **министр транспорта** республики Сергей Карпов.

Компания «Гранд Сервис Экспресс» (ГСЭ), поезда которой с конца 2019 года ходят из Москвы и Санкт-Петербурга в Крым по мосту через Керченский пролив, в апреле 2020 года запустит новые маршруты из городов материковой части России на полуостров. В апреле поезда «Таврия» начнут ходить из Кисловодска (Ставропольский край), Екатеринбург, Мурманска в Симферополь и обратно. Билеты поступят в продажу 25 февраля. Поезда из Москвы и Петербурга также начнут прибывать в Севастополь, Евпаторию и Феодосию, сообщили в компании.

«Железнодорожная инфраструктура к движению поездов дальнего следования, которые озвучены перевозчиком, готова», — сказал Карпов.

Он добавил, что все вокзалы Крыма, где будут совершать остановки поезда, также подготовлены к приему пассажиров.

<https://ria.ru/20200221/1565050794.html>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Nazvana-data-nachala-prodazh-zhd-biletov-v-Krim-po-novim-marshrutam--2020-02-21/>

<https://tass.ru/ekonomika/7814035>

## **ТАСС; 2020.21.02; КЖД И «ПКП КАРГО» ОБСУДИЛИ АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ В СФЕРЕ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК**

Калининградская железная дорога (КЖД, филиал ОАО «РЖД») и Северное предприятие АО «ПКП Карго» (Польша) обсудили актуальные вопросы взаимодействия в сфере грузовых перевозок, следует из сообщения **РЖД**.

В частности, стороны обсудили вопросы оптимизации технологии пропуска контейнерных поездов через международные пограничные пункты Мамоново/Бранево и Железнодорожный/Скандава. Также участники встречи рассмотрели возможность ускорения документооборота за счет синхронизации электронной системы обмена данными.

По итогам встречи был подписан договор, согласно которому стороны продолжат сотрудничество и совместную работу по повышению эффективности организации международных грузовых перевозок.

<https://tass.ru/ekonomika/7813087>

## **ТАСС; 2020.21.02; ИНВЕСТИЦИИ В ОБНОВЛЕНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ СКЖД СОСТАВЯТ 43 МЛРД РУБЛЕЙ В 2020 ГОДУ**

Инвестиции в обновление инфраструктуры Северо-Кавказской железной дороги (СКЖД, филиал ОАО «РЖД») в 2020 году составят порядка 43 млрд рублей, следует из сообщения магистрали.

Основной объем средств будет направлен на развитие подходов к портам Азово-Черноморского бассейна, уточняется в сообщении.

В 2020 году предстоит построить 111 км вторых путей на девяти перегонах Ростовской области и Краснодарского края. Также планируется завершить реконструкцию станций Крымская и Тимашевская, строительство тяговых подстанций Чекон, Киевская и Гостагаевская.

В текущем году будет выполнена модернизация железнодорожного пути общей протяженностью 390 км.

<https://tass.ru/ekonomika/7816449>

**РИА НОВОСТИ; 2020.21.02; РОССИЙСКИЙ ПОЕЗД ДЛЯ РАСЧИСТКИ СНЕГА ПРОИЗВЕЛ ФУРОР В ФИНЛЯНДИИ**

Прибывший из России железнодорожный состав для расчистке путей от снега произвел фурор в Финляндии, где почти шесть тысяч километров железных дорог зимой обычно расчищают тракторами и экскаваторами.

«Тяжелое зимнее оборудование от Российских железных дорог будет испытано на финской железнодорожной сети в течение февраля. Поезд по борьбе со снегом прибыл на испытания. Цель эксперимента — определить, можно ли использовать данное оборудование для улучшения технического обслуживания железных дорог в Финляндии», — рассказал РИА Новости представитель Агентства транспортной инфраструктуры Финляндии Маркку Нуммелин.

Железнодорожный состав испытают на севере Финляндии, где сейчас максимальное количество снега для этого сезона. Изначально испытания планировались провести на юго-востоке страны, но там сейчас снега почти нет.

Российскую железнодорожную снегоуборочную машину СМ-7 финны прозвали «поезд, поедающий снег, которому нет аналога». Проведя сравнение с другими снегоуборщиками железных дорог в мире, финны пришли к выводу, что более экологичного и эффективного способа для уборки снега с железной дороги на планете пока нет, пишет издание *Ilta Sanomat*, которые публикует подробный фотоотчет о российском снегоуборщике.

«Особое внимание будет уделено безопасности и пригодности данного оборудования для финской железнодорожной сети, если опыт будет удачным, то возможно приобретение данного вида техники», — уточнил Нуммелин.

Ранее в РЖД сообщали, что их железнодорожная снегоуборочная техника приступила к расчистке путей от снега в Финляндии. Соответствующий договор заключен между ООО «РЖД Интернешнл» (дочерняя компания ОАО «РЖД») и Агентством транспортной инфраструктуры Финляндии.

<https://ria.ru/20200221/1565036599.html>

**ТАСС; 2020.21.02; ЗЕЛЕНОДОЛЬСКИЙ СУДОЗАВОД 27 ФЕВРАЛЯ ПЛАНИРУЕТ ЗАЛОЖИТЬ ПЕРВЫЙ В РОССИИ КОРАБЛЬ НА СПГ**

Зеленодольский завод имени А.М. Горького (входит в судостроительную корпорацию «Ак Барс») планирует 27 февраля провести закладку первого в России корабля, двигатель которого работает на сжиженном природном газе (СПГ). Об этом ТАСС сообщил генеральный директор корпорации Ренат Мистахов.

В октябре 2019 года Зеленодольский завод и ПАО «Газпром» в Иннополисе (Татарстан) подписали соглашение о строительстве судна, работающего на СПГ, и организации на нем пассажирских перевозок.

«Закладка судна «Чайка СПГ» пройдет 27 февраля», - сказал он.

По словам Мистахова, проект является выгодным для судоходных компаний благодаря приемлемой цене на топливо и экологичности. Кроме того, двигатель, работающий на СПГ, имеет большой ресурс эксплуатации по сравнению с аналогами. Помимо Татарстана, корпорация ведет работу по продвижению проекта в других регионах Приволжского федерального округа.

Зеленодольский завод имени А.М. Горького - одно из крупнейших судостроительных предприятий России. В 2015 году завод отметил 120-летие. По официальным данным предприятия, за годы своей истории завод построил свыше 1,5 тыс. морских и речных судов, в том числе около 600 военных.

Судостроительная корпорация создана на базе холдинговой компании «Ак Барс» в Татарстане. В ее состав вошли профильные предприятия холдинговой компании: Зеленодольский завод им. Горького, Казанский завод «Электроприбор», компании «Ак Барс металл», «Адриа винч Зеленодольск», «Волгататсудоремонт».

<https://tass.ru/ekonomika/7811611>

## **ТАСС; 2020.21.02; КОЗЛОВ ЗАЯВИЛ, ЧТО СУДОСТРОЕНИЮ ДФО НУЖНО ИСКЛЮЧЕНИЕ ПО КВОТАМ НА РОССИЙСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ**

Квоты на объем отечественного оборудования на российских судах не должны распространяться на суда, построенные на Дальнем Востоке, сообщил журналистам в пятницу министр по развитию Дальнего Востока и Арктики Александр Козлов. По его словам, инициативу сейчас обсуждают Минвостокразвития и Минпромторг.

Сейчас на верфях Дальнего Востока начинается активное строительство судов по программе «квоты в обмен на инвестиции». Получатель квоты должен в течение пяти лет построить краболовное судно. Всего предусмотрена 41 квота на вылов краба, 35 уже распределены. Как сообщал вице-премьер - полпред президента РФ в ДФО Юрий Трутнев, из 35 судов-краболовов, которые будут строиться в обмен на квоты, 16 будет заложено на дальневосточных верфях.

«У нас есть ряд распорядительных документов, которые регламентируют, что оборудование, которое устанавливается на этих судах, должно быть определенной номенклатуры, подпадающей под требование союзного государства. Мы сегодня с коллегами с Минпромторга провели большую работу, <...> я надеюсь, у нас это получится, чтобы требования этих нормативных актов не распространялись на строительство в нашем случае. Потому что для нас это очень важно», - сказал Козлов.

В апреле 2019 года правительство РФ утвердило изменения в судостроительную часть ключевого 719-го постановления, которое определяет, какая продукция может считаться российской. Верфь должна осуществить закладку и сборку корпуса судна из блоков, произведенных в ЕАЭС. При этом масса секций и материалов для корпуса судна, изготовленных в ЕАЭС, должна составлять не менее 50% массы корпуса судна к 2020 году, не менее 70% - к 2022 году и не менее 90% - к 2024 году. Кроме того, отдельным списком прописаны оборудование и механизмы, изготовленные в РФ, с использованием которых должны вестись монтаж и производство.

В Минпромторге считают, что изменения направлены на поддержку отечественной продукции, а также на то, чтобы простимулировать иностранные компании локализовать производство в условиях политики импортозамещения.

<https://tass.ru/ekonomika/7812981>

## **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.24.02; ЗОВУТ В ПОЛЕТ; АВИАКОМПАНИИ ПРЕДЛАГАЮТ РОССИЯНАМ ВЫГОДНЫЕ МАРШРУТЫ**

Перелеты классами «Бизнес» и «Комфорт» станут доступнее, сообщили в «Аэрофлоте». С 4 марта авиакомпания вводит невозвратные билеты по тарифу «Базовый» для всей маршрутной сети.

Пассажиры, путешествующие в классе «Бизнес», по новому тарифу также смогут воспользоваться традиционными льготами, например выбрать места в салоне, получить доступ в зал повышенной комфортности в российских и международных аэропортах. В стоимость билета будет также включен провоз ручной клади и одного места багажа весом не более 32 кг. Для класса «Комфорт» по новому тарифу будет включено одно место багажа весом не более 23 кг. Дополнительные места багажа можно будет приобрести со скидкой. Распространяются эти условия даже на рейсы дочерних компаний «Россия» и «Аврора» за некоторыми исключениями.

Новый тариф введен для тех, кто склонен точнее планировать путешествия, ценит комфорт и премиальный сервис, при этом рационально относится к расходам, пояснили в авиакомпании.

Перелеты по России на 23 февраля в этом году по сравнению с прошлым стали стоить меньше на 10-15%, а на 8 марта - на 5-8%, рассказали «РГ» аналитики интернет-сервисов для туристов. Если в прошлом году средний чек по внутренним направлениям за авиабилет туда-обратно на февральские праздники составлял 7,13 тысячи рублей, то в этом году он сократился до 6,13 тысячи рублей, отмечают аналитики Viletix. Подешевели, по данным сервиса, и зарубежные направления - с 20,8 тысячи до 18,48 тысячи рублей (-11%).

Внутри страны больше всего снизились средние цены на перелеты между Москвой и столицей Калмыкии - Элистой, Москвой и Сочи, Челябинском и Сочи. Также сократился средний чек авиабилетов в Краснодар из Екатеринбурга и Тюмени - примерно на 40%.

По данным сервиса Aviasales, в число самых подешевевших внутренних маршрутов также вошли перелеты в Москву из Архангельска (-20%), Тюмени (-14%), Саратова (-13%), Красноярска (-12%) и Мурманска (-7,5%).

На зарубежных направлениях, по данным агрегаторов, заметнее всего снизилась стоимость авиабилетов из Москвы в Рим (Италия), Ларнаку (Кипр), Ереван (Армения), Кишинев (Молдова), Нячанг (Вьетнам), Ригу (Латвия) и Баку (Азербайджан). Цены на них упали на 15-40%.

<https://rg.ru/2020/02/24/aviakompanii-predlagaiut-rossiianam-vygodnye-marshruty.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.21.02; ЛЕГЧЕ ВЗЛЕТ; В РОССИИ ОТМЕНИЛИ ЛИЦЕНЗИИ НА АВИАПЕРЕВОЗКИ**

Авиакомпаниям больше не нужно будет получать лицензию на перевозку пассажиров и грузов, достаточно сертификата эксплуатанта. Федеральным законом изменения внесены в Воздушный кодекс России и закон о лицензировании отдельных видов деятельности. В частности, из законодательных актов, регулирующих деятельность авиаперевозчиков, исключены положения о необходимости иметь лицензию.

Документ в пятницу публикует «Российская газета». Закон был принят по инициативе правительства. Поправки, которые он вносит, по большей части технические и меняют регулирование бизнеса, выполняющего коммерческие воздушные перевозки.

Ранее деятельность по перевозкам воздушным транспортом, как и авиационные работы, подлежали обязательному лицензированию. Лицензии выдавала **Росавиация**. Для получения лицензии авиакомпании должны были получить и сертификат эксплуатанта, также в **Росавиации**. Причем именно сертификат подтверждал соответствие лицензионным требованиям. То есть авиаперевозки регулировались помимо лицензирования также процедурой сертификации, что противоречило нормам российского законодательства, отмечают разработчики новых правил. Теперь стало меньше административных барьеров: дублирование процедур сертификации и лицензирования устранено. Сертификат эксплуатанта является основным документом, удостоверяющим соответствие авиакомпаний требованиям законодательства.

<https://rg.ru/2020/02/20/rg-publikuet-zakon-otmeniaiushchij-licenzirovanie-aviaperevozok.html>

### **FORBES; АЛЕКСАНДР ЛЕВИНСКИЙ; 2020.21.02; НЕБО, САМОЛЕТ, КОРОНАВИРУС: ПОЧЕМУ «АЭРОФЛОТ» ДОРОЖАЛ, ПОКА ЗАПАДНЫЕ КОНКУРЕНТЫ ДЕШЕВЕЛИ**

Крупнейший российский перевозчик стал монополистом внутри страны на китайском направлении на период эпидемии коронавируса. Но бизнес столкнулся и со сложностями: из-за отказа европейских компаний летать в КНР «Аэрофлот» рискует недобрать десятки миллионов долларов в виде роялти за пролет иностранных конкурентов над Сибирью

В другое время поведение акций «Аэрофлота», который занял второе место в первом рейтинге главных продавцов Рунета по версии Forbes, могло бы показаться странным: с 3 января по 19 февраля 2020 года на Московской бирже акции компании подорожали с 103,3 до 117,4 рубля, пока конкуренты — например, Lufthansa и Air France-KLM, — напротив, дешевели. Мировая авиация переживает шок, вызванный эпидемией смертельного коронавируса в Китае. Компании одна за другой отменяют полеты в страну. По данным крупнейшей в мире сети данных об авиаперелетах OAG, в последнюю неделю января на китайском направлении было совершено на 25 000 полетов меньше, чем двумя неделями ранее. Полностью от рейсов в КНР отказались порядка 30 компаний, среди них такие гиганты, как та же немецкая Lufthansa и турецкая Turkish Airlines. «Аэрофлот» же из Китая не ушел. Российский перевозчик поначалу полностью сохранил свое расписание, а потом несколько сократил, все же оставив большинство рейсов на направлении.

Монопольная корректировка

Спустя месяц после начала эпидемии в декабре 2019-го в КНР летали более десяти российских авиакомпаний. Помимо «Аэрофлота», это были S7, «Уральские авиалинии» и другие, писал «Коммерсантъ». Они выполняли 54 рейса в неделю из 23 российских городов. Встречно, из Китая, восемь местных компаний выполняли по 37 рейсов в неделю.

30 января на совещании у министра транспорта **Евгения Дитриха** обсуждался запрет полетов в Китай. Одним из вариантов было оставить «Аэрофлоту» лишь пару Москва — Пекин — Москва. Однако уже на следующий день вице-премьер Татьяна Голикова, возглавляющая штаб по предупреждению завоза и распространения в России коронавируса, заявила, что закрываются «все авиационные частоты, за исключением частот «Аэрофлота», который будет [по-прежнему] летать регулярными рейсами в четыре китайских города: Пекин, Шанхай, Гуанчжоу и Гонконг». По соглашению с КНР в Москву на регулярной основе также продолжили летать четыре китайские авиакомпании. А «Аэрофлот» остался единственным российским перевозчиком с правом полетов в КНР. Позднее, несмотря на полученный статус монополиста на китайском направлении, компания решила «скорректировать расписание» [на направлении], рассказал Forbes представитель «Аэрофлота». Данные Международного совета аэропортов (ACI) свидетельствуют о том, что «ежемесячный пассажиропоток десяти крупнейших аэропортов Европы и Великобритании в феврале снизится на 1,2%, или 475 000 человек», разъяснил собеседник Forbes. По его словам, корректировка расписания «Аэрофлота» — временное решение, пока не восстановится спрос.

«То обстоятельство, что количество смертельных случаев [от коронавируса] быстро растет, неизбежно будет нагнетать панику»

Со второй половины февраля компания выполняет один ежедневный рейс в Пекин и Шанхай; на линии в Гуанчжоу остается четыре рейса в неделю. С марта, по словам представителя «Аэрофлота», будет корректироваться расписание полетов в Гонконг: вместо семи рейсов в неделю будут выполняться четыре рейса. «Высвободившиеся емкости компания будет использовать на таких популярных направлениях, как [столица Мальдив] Мале, Дубай, Женева и Лондон», — добавил собеседник Forbes.

Как скажется эта корректировка на финансовых показателях компании, представитель «Аэрофлоте» прогнозировать не стал.

Сложившаяся ситуация может принести «Аэрофлоту» выгоду, считает генеральный директор компании Infomost Борис Рыбак. «Китайский транзит играет большую роль в выполнении [принятой в 2018 году] стратегии компании, в которой поставлена задача поднять долю транзитных пассажиров [через аэропорт Шереметьево] с нынешних 10-12% до 30%, — объясняет эксперт. — Китайцы хотят летать в Европу, США и на Ближний Восток, а предложение для них резко уменьшилось: популярные Turkish Airlines и British Airways отменили рейсы, китайские компании, очевидно, сократили рейсы в Европу, так что «Аэрофлот» может обеспечить этим пассажирам продолжение полета и поднять свой коэффициент коммерческой загрузки, то есть заполняемость самолетов, с существующих 75-78% до 90%».

Кроме того, «Аэрофлот» летает из Москвы в большое количество европейских городов, а европейские компании — в основном в столицы и крупные хабы, напоминает Рыбак. «Из Шанхая, если вы летите европейской компанией, вы прилетите во Франкфурт, а «Аэрофлот» доставит вас после пересадки в Москве в несколько немецких городов. Возникают для него интересные возможности», — рассуждает он.

Однако есть у ситуации и обратная сторона. Это система роялти, которое европейские авиакомпании платят «Аэрофлоту» за пользование транссибирскими маршрутами (ТСМ). Система платежей за пользование ТСМ возникла в 1970-х, когда СССР (а позднее и Россия как правопреемница Союза) не подписал соглашение о транзите при международных перевозках Чикагской конвенции, и Москва стала взимать плату за пролет (роялти) с иностранных компаний, летящих из Европы в Японию и Юго-Восточную Азию. Для зарубежных перевозчиков этот маршрут давал экономию времени на рейсе туда и обратно примерно 4-5 часов, в денежном эквиваленте — около \$80 000. Соответственно, если европейские перевозчики не летают в Китай, они не платят «Аэрофлоту» так называемые компенсационные платежи.

«Сейчас сложно точно оценить масштаб сокращения полетов, — считает исполнительный директор агентства AviaPort Олег Пантелеев. — Слишком быстро развиваются события». Он ссылается на материал OAG, согласно которому провозные емкости на линиях, связывающих КНР с внешним миром, с 20 января по 10 февраля упали почти на 60%, а на линиях в Россию сократились наполовину. «То обстоятельство, что количество смертельных случаев [от коронавируса] быстро растет, неизбежно будет нагнетать панику», — добавляет эксперт. По его мнению, «снижение провозных емкостей, влияющее на роялти «Аэрофлота», можно оценить в районе 35-40% с перспективой роста негативного влияния». Андрей Крамаренко, ведущий эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ, ранее подсчитал, что «по разным оценкам, доход [«Аэрофлота»] от роялти составляет \$600–800 млн в год».

Часть этой суммы не единственные потенциальные потери перевозчика. Источник в компании рассказал Forbes, что в январе авиационные власти США стали было запрещать полеты в страну членам российских экипажей, посещавших КНР, но затем отменили эту практику. Пантелеев из AviaPort подчеркивает, что, если бы это ограничение было сохранено, оно бы негативно сказалось на «Аэрофлоте» из-за риска возникновения кадрового дефицита. «Гибкость при формировании графика оборота экипажей важна для любой авиакомпании, — объясняет эксперт. — Это позволяет сократить расходы на гостиницы, перелеты персонала «пассажирами» и т. д.».

Похожий кризис авиаотрасль уже переживала в 2002-2003 годах, когда в Китае началась эпидемия атипичной пневмонии. Болезнь тогда тоже быстро распространилась на Юго-Восточную Азию, а затем и на другие страны и континенты.

К маю 2003-го, по информации «Аэрофлота», пассажиропоток в страны Юго-Восточной Азии снизился примерно на 36%. Тогда российский флагман выбрал другую стратегию — серьезное сокращение количества рейсов и использование менее вместительных лайнеров: обычные для маршрутов в Пекин и Шанхай Boeing 777 и Ил-86 заменили на меньшие Boeing 767. По словам тогдашнего заместителя гендиректора «Аэрофлота» Льва Кошлякова, число рейсов в Пекин на период эпидемии уменьшилось с 7 до 4 в неделю, в Шанхай — с 4 до 2-3, в Гонконг — с 5 до 3-4. «Стратегия авиакомпании заключается в том, чтобы не уходить с рынка, а сократить количество рейсов и принять исчерпывающие меры для защиты пассажиров», — говорил Кошляков на пресс-конференции.

Тем не менее 2002 год оказался для «Аэрофлота» в целом удачным: по стандартам отчетности IAS, хотя доходы остались примерно на том же уровне — \$1,6 млрд, — операционная прибыль компании выросла с \$40,1 млн в 2001-м до \$158,8 млн. Тогдашний гендиректор «Аэрофлота» Валерий Окулов с удовольствием отмечал, что это произошло на фоне общего падения перевозок в мировой авиаиндустрии и убытков зарубежных конкурентов, превысивших \$30 млрд.

Однако в показателях «Аэрофлота» оказалась и «ложка дегтя». «Из-за эпидемии атипичной пневмонии, которая вызвала падение пассажирооборота в Юго-Восточную Азию, в текущем полугодии мы недобрали к плану \$16 млн, поэтому на эту же величину снижается результат года», — признал тогда Окулов.

Рыбак из Infomost не советует сравнивать экономические результаты «Аэрофлота» в 2002-2003 годах с нынешними. «Такой блокады КНР, как сейчас, тогда не было, и я не помню, чтобы так массово отменялись рейсы в Китай, — заключает эксперт. — Может быть, потому, что тогда был первый случай такого вируса».

<https://www.forbes.ru/biznes/393399-nebo-samolet-koronavirus-pochemu-aeroflot-dorozhal-poka-zapadnye-konkurenty-desheveli>

### **ТАСС; 2020.22.02; КБР ПЛАНИРУЕТ ОТКРЫТЬ АВИАРЕЙСЫ В СИМФЕРОПОЛЬ, СОЧИ И КРАСНОДАР**

Аэропорт в Кабардино-Балкарии (КБР) планирует открыть региональные рейсы из Нальчика в Краснодар, Сочи и Симферополь. Об этом сообщили ТАСС в пресс-службе аэропорта.

«Планируются региональные рейсы в Краснодар, Сочи и Симферополь. Кроме того, прорабатывается вопрос об открытии дополнительных рейсов в Москву и увеличение частоты рейсов в Санкт-Петербург», - рассказали в аэропорту.

Там же отметили, что в ближайшей перспективе основной задачей аэропорта является реконструкция аэровокзального комплекса и ВПП.

Как рассказали в пресс-службе, в текущем году руководство аэропорта рассчитывает увеличить число пассажиров на 85%. «По итогам 2019 года в аэропорту Нальчик перевезено 118 429 человек. По внутренним - 114 857 человек, по международным - 3572 человек. По итогам 2020 года аэропорт Нальчик прогнозирует пассажиропоток в 220 000 человек», - сообщили в пресс-службе.

В 2019 году рейсы по внутренним направлениям выполнялись в Москву и Санкт-Петербург авиакомпаниями «Аэрофлот» и «Нордавиа». Рейсы в Шереметьево выполнялись ежедневно на воздушных судах Airbus A320 и Boeing 737-800. Рейсы авиакомпании «Нордавиа» выполнялись в осенне-зимний период, в летней навигации по производственным причинам рейсов не было в Санкт-Петербург.

С октября 2019 года в КБР вернулась авиакомпания-лоукостер «Победа» по направлениям Внуково (на ежедневной основе) и Пулково (три раза в неделю). С приходом лоукостера в Нальчик в разы снизилась ценовая политика на билеты, а также увеличился пассажиропоток, рассказали в аэропорту.

<https://tass.ru/ekonomika/7824627>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.21.02; «АЭРОФЛОТ» ХОЧЕТ ВЕРНУТЬСЯ В СОСТАВ АЭВТ**

Совет директоров «Аэрофлота» на заседании 21 февраля рассмотрел вопрос о возвращении в состав «Российской ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта» (АЭВТ), которую компании группы покинули в 2015 году.

Как сообщила пресс-служба «Аэрофлота», на заседании было также признано целесообразным участие компании в «Национальной ассоциации трансфера технологий» (НАТТ) и «Международном Конгрессе промышленников и предпринимателей» (МКПП).

«Вопросы об участии в этих (трех - ИФ) ассоциациях будут вынесены на рассмотрение общего собрания акционеров ПАО «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) при условии получения соответствующих директив правительства РФ», - говорится в сообщении компании.

АЭВТ была основана в 1991 г. для разработки единой стратегии гражданских авиаперевозчиков РФ. Ассоциация объединяет 27 российских авиакомпаний РФ, включая S7, Utair, «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL) и другие. Ее президентом с 2014 г. является Владимир Тасун.

Компании группы «Аэрофлот» покинули ассоциацию в 2015 г. Бывший тогда заместителем гендиректора «Аэрофлота» по работе с клиентами Вадим Зингман в 2016 г. заявлял журналистам, что компания не вернется в АЭВТ при нынешнем руководстве ассоциации.

«У нас нет отношений с АЭВТ и господином Тасуном: ни у меня, ни у «Аэрофлота». Мы (группа «Аэрофлот» - ИФ) вышли из АЭВТ до тех пор, пока эту замечательную организацию, которая на самом деле может сделать очень много хорошего, возглавляет господин Тасун», - говорил Зингман.

Эксперты указывали, что этот шаг ускорил факт безальтернативной передачи прибыльных авиамаршрутов «Трансаэро» (МОЕХ: TAER) в пользу «Аэрофлота». Это возмутило ряд участников рынка, в адрес компании стали звучать резкие заявления.

## **ИНТЕРФАКС; 2020.21.02; ПАССАЖИРОПОТОК ГРУППЫ «АЭРОФЛОТ» В КРАСНОЯРСКЕ В 2020Г ПРЕВЫСИТ 1 МЛН ЧЕЛОВЕК - КОМПАНИЯ**

Пассажиропоток авиакомпаний группы «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) в 2020 году в рамках хаба в Красноярске составит более 1 млн пассажиров, говорится в материалах совета директоров компании.

При этом всего в 2019 году международный аэропорт Красноярска («Емельяново») обслужил 2,6 млн пассажиров (на 0,7% меньше, чем годом ранее). Таким образом,

«Аэрофлот» претендует почти на 40% пассажиропотока аэропорта при условии, что показатели «Емельяново» останутся на сопоставимом уровне.

Согласно материалам компании, базирующийся в Красноярске флот будет состоять из пяти самолетов Sukhoi Superjet 100 и трех Boeing-737-800.

Ранее компания анонсировала открытие рейсов из Красноярска по 12 новым направлениям в рамках летнего расписания - до Симферополя, Сочи, Екатеринбурга, Тюмени, Томска, Омска, Новосибирска, Братска, Иркутска, Якутска, а также до Пекина и Саньи в Китае.

О планах по созданию хаба в Красноярске «Аэрофлот» объявил летом 2018 года. В настоящее время в Красноярск «Аэрофлот» регулярно летает только из «Шереметьево». Компании группы («Победа», «Россия» и «Аврора») выполняют рейсы, соответственно, из Москвы («Внуково»), Санкт-Петербурга и Хабаровска.

## **ИНТЕРФАКС; 2020.20.02; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ОТМЕНИЛИ РЕЙСЫ В ПРАГУ ИЗ РОСТОВА-НА-ДОНУ ИЗ-ЗА ЗАДЕРЖЕК ПОСТАВОК BOEING-737 MAX**

Ростов-на-Дону/Екатеринбург. 21 февраля. ИНТЕРФАКС - Авиакомпания «Уральские авиалинии» (МОЕХ: URAL) отменила программу полетов из Ростова-на-Дону в Прагу, которые планировала выполнять с 21 февраля, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе ростовского аэропорта «Платов».

Как сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе авиакомпании «Уральские авиалинии», на планы по выполнению данных рейсов повлияли задержки поставок самолетов Boeing-737 MAX 8.

«Мы выполним несколько рейсов в марте, далее сделаем перерыв в связи с отсутствием в нашем парке самолетов», - отметил представитель авиакомпании, уточнив, что предприятие планировало выполнять эти рейсы на Boeing-737 MAX 8.

Как сообщалось ранее, полеты предполагалось выполнять по пятницам на самолетах Airbus A320 до конца осенне-зимней навигации, которая завершится 27 марта.

Рейсы по маршруту Ростов-на-Дону - Прага выполняет также чешская авиакомпания Smartwings трижды в неделю.

Весной 2018 года «Уральские авиалинии» заключили с американской корпорацией договор на приобретение в лизинг 14 Boeing-737 MAX 8. Изначально поставки ожидалось с октября 2019 года по май 2022 года, затем компания рассчитывала на поставку первых из заказанных Boeing-737 MAX 8 в декабре 2019 года.

Потом Boeing-737 MAX 8 появился в летнем расписании «Уральских авиалиний»: на этом типе самолетов были запланированы рейсы с конца марта из аэропорта «Жуковский» (Московская область) в Пекин. В пресс-службе авиакомпании сообщали, что, если вопрос с утверждением полетов на Boeing-737 MAX не будет решен, то рейсы будут выполняться на воздушных судах Airbus A320 поколения neo.

В настоящее время флот компании состоит из 48 самолетов производства Airbus (три A320neo, два A321neo, 23 A320, 15 A321 и пять A319).

## **ИНТЕРФАКС; 2020.21.02; «ПОБЕДА» ОТКАЗАЛАСЬ ОТ ЧАСТИ РЕЙСОВ В ИТАЛИЮ И ТУРЦИЮ ИЗ-ЗА СРЫВА ПОСТАВОК BOEING- 737 MAX**

«Победа» в летнем расписании этого года откажется от части регулярных рейсов из Москвы в Италию и Турцию, сообщил журналистам представитель авиакомпании. Такое решение, по его словам, связано с задержкой поставок Boeing-737 MAX, полеты которых запрещены по всему миру.

«Победа» скорректировала летнюю программу полетов в связи с изменением сроков поставок самолетов Boeing-737 MAX. Авиакомпания вынуждена отказаться в летнем сезоне 2020 года от полетов из Москвы в Бари, Геную, Даламан и Палермо», - сказал представитель перевозчика.

Также, по его словам, «оптимизирована частота рейсов на некоторых направлениях в пользу самых популярных российских курортов».

Сейчас в парке «Победы» 30 Boeing-737-800 Next Generation. Также компания является заказчиком двадцати более современных Boeing-737 MAX: поставка первых трех ожидалась в прошлом году, в 2020 г. должны прийти еще десять. Однако в марте 2019 г. после двух авиакатастроф с участием 737 MAX (в Эфиопии и Индонезии) их поставки и полеты прекратились по всему миру.

Ранее «Победа» сообщала, что сформировала летнее расписание 2020 года (продлится с апреля по конец октября) из 81 российского и 23 международных направлений. В числе новинок сезона внутри РФ - рейсы из Москвы в Воронеж и Ставрополь, из Санкт-Петербурга в Воронеж и Саратов, из Красноярска в Анапу и Сочи. Также возобновятся полеты в Анапу из Уфы, Челябинска и Сургута; в Сочи из Сургута. Вместе с тем компания оповещала об отмене полетных программ из аэропортов Ростова-на-Дону и Самары в Москву, Санкт-Петербург и Сочи, объясняя это ростом аэропортовых тарифов. На международной карте «Победы» в летнем сезоне вырастет частота из Москвы в Тиват, Карловы Вары. Рейсы в Берлин, Жирону, Ларнаку и Пизу станут ежедневными.

На ту же тему:

<https://ria.ru/20200221/1565073485.html>

## **ТАСС; 2020.21.02; «ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ» И «ГАЗПРОМ» ЗАВЕРШАЮТ РАЗРАБОТКУ ВЕРТОЛЕТА ДЛЯ РАБОТЫ В АРКТИКЕ**

Холдинг «Вертолеты России» (входит в госкорпорацию «Ростех») совместно с компанией «Газпром» завершает подготовку проекта нового вертолета для работ на месторождениях шельфа в Арктике. Об этом сообщил ТАСС в пятницу заместитель начальника управления ПАО «Газпром» Владимир Димитров в рамках международного арктического саммита «Арктика и шельфовые проекты: перспективы, инновации и развитие».

Ранее ТАСС сообщал, что в мае 2017 года Холдинг «Вертолеты России» и энергетическая компания «Газпром» подписали соглашение о намерениях по созданию вертолетов морского предназначения типа Ми-171А2. Данные машины будут использоваться для освоения месторождений на континентальном шельфе в интересах ПАО «Газпром».

«По поручению Дмитрия Рогозина, который тогда исполнял обязанности председателя госкомиссии по Арктике, была создана совместная рабочая группа по разработке офшорного вертолета, в которую вошли сотрудники ПАО «Газпром». Был проведен полный аудит всех предприятий холдинга «Вертолеты России», мы поняли, что компания имеет необходимый потенциал для создания нужной машины. На сегодняшний день «Вертолеты России» при участии специалистов рабочей группы завершают проект вертолета последней модификации, которая называется Ми-171А3», - сказал Димитров.

По его словам, новый вертолет будет соответствовать всем необходимым требованиям безопасности при офшорных (над морем) полетах на арктическом шельфе. Вертолет сможет перевозить группы специалистов, грузы, а также осуществлять спасательные операции над морем.

Ми-171А2 и Ми-171А3 - новейшие представители семейства вертолетов Ми-8/АМТ-МТВ. Машина оснащена интегрированным цифровым пилотажно-навигационным комплексом бортового оборудования КБО-17, который позволяет эксплуатировать машину без присутствия инженера в составе экипажа.

<https://tass.ru/ekonomika/7816897>

## **РИА НОВОСТИ; 2020.21.02; РОСТЕХ СОЗДАЛ ИННОВАЦИОННЫЙ ПЕНОПЛАСТ ДЛЯ ОБШИВКИ САМОЛЕТОВ И КОРАБЛЕЙ**

Холдинг «РТ-Химкомпозит» (входит в Ростех) завершил испытания инновационного конструкционного полимера (пенопласт), который можно применять в космической и радиоэлектронной отрасли, авиа- и судостроении, сообщили РИА Новости в пресс-службе Ростеха.

«Материал уже прошел апробацию на предприятиях Ростеха и наших партнеров - в концерне КРЭТ, ОАК, «Высокоточных комплексах», «Росэлектронике», корпорации «Тактическое ракетное вооружение», госкорпорации «Роскосмос» и Объединенной судостроительной корпорации. Результаты показывают, что разработка как минимум не

уступает по своим техническим характеристикам иностранным образцам», – заявил исполнительный директор Ростеха Олег Евтушенко, которого цитирует **пресс-служба**.

Листовой конструкционный пенопласт, выпускаемый под маркой «Акримид», обладает рекордной теплостойкостью и устойчив к химическим воздействиям. Материал применяется в качестве легкого заполнителя при изготовлении многослойных деталей из стеклопластика и углепластика, внутренней обшивки космических летательных аппаратов, самолетов, обтекателей двигателей, корпусной части малой авиации и беспилотной техники и др. Он используется также при производстве композитных корпусов и палубных элементов кораблей и катеров, корпусных конструкций радиолокационного оборудования.

<https://ria.ru/20200221/1565053906.html>

#