



Ежедневный мониторинг СМИ

26 ФЕВРАЛЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

RUSSIAN RT; 2020.25.02; В ГОСДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ВВЕСТИ ЛЬГОТЫ НА ТРАНСПОРТ ДЛЯ АБИТУРИЕНТОВ.....	4
ИНТЕРФАКС; 2020.25.02; ПОРЯДОК ТРАНЗИТА ТОВАРОВ С НАВИГАЦИОННЫМИ ПЛОМБАМИ ОПРОБУЮТ В ЕАЭС.....	4
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.26.02; ВСЕХ НЕ ПЕРЕВЕШАЕТЕ; ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИКИ ЖАЛУЮТСЯ ПРЕЗИДЕНТУ НА ТАМОЖНЮ.....	5
ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ХОДЫКИН; 2020.26.02; ТРЕТЬЕ КОЛЕСО: 34% АВТОБУСНОГО ПАРКА ДФО ЭКСПЛУАТИРУЕТСЯ СВЕРХ СРОКА; В ЧИСЛО ОТСТАЮЩИХ РЕГИОНОВ ВОШЛИ ТАКЖЕ ЮЖНЫЙ И СЕВЕРО-КАВКАЗСКИЙ ОКРУГ.....	7
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.26.02; КАССЕТНЫЕ ПОДШИПНИКИ ПОПАЛИ ПОД ПОРУЧЕНИЕ; РОССИЯ ПОТРЕБОВАЛА ОТМЕНЫ РЕШЕНИЯ ПО ПЕРЕХОДУ НА НИХ.....	8
КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.26.02; СЫРЬЕ ПОРВУТ НА РОССИЙСКИЙ ФЛАГ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПЛАНИРУЕТ ЗАСТАВИТЬ КОМПАНИИ ВОЗИТЬ НЕФТЬ И ГАЗ СУДАМИ РФ.....	9
ТАСС; 2020.25.02; ПУТИН НАЗВАЛ ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ ЖИЗНИ РОССИЯН ГЛАВНЫМ ИНДИКАТОРОМ УСПЕХА НАЦПРОЕКТОВ.....	10
ТАСС; 2020.25.02; КРУПНЫЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ, РЕШЕНИЕ О КОТОРЫХ ПРИНЯЛ ПУТИН, СЕБЯ ОПРАВДАЛИ - ПЕСКОВ.....	11
RUSSIAN RT; РОМАН ШИМАЕВ; 2020.25.02; «НУЖНО НЕ «УРА», А ЧТОБ СТРАНА РАЗВИВАЛАСЬ»: ПУТИН РАССКАЗАЛ О ЦЕЛЯХ И ХОДЕ РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ В РОССИИ.....	11
ТАСС; 2020.25.02; МИШУСТИН ПОДДЕРЖИВАЕТ СОЗДАНИЕ В РЕГИОНАХ СЕРВИСОВ ДЛЯ СБОРА ПОЖЕЛАНИЙ ПО РЕМОНТУ ДОРОГ.....	13
РИА НОВОСТИ; 2020.25.02; В ЯКУТИИ ОБЪЯСНИЛИ ЛИДЕРСТВО ПО СНИЖЕНИЮ ЧИСЛА ДТП.....	13
ИЗВЕСТИЯ; 2020.25.02; ПОРЯДКА 25 КМ ДОРОГ ЗААСФАЛЬТИРУЮТ НА САХАЛИНЕ В 2020 ГОДУ.....	13
КОММЕРСАНТЪ FM; ИВАН КОРЯКИН; 2020.25.02; МОСКОВСКИЕ ДВОРЫ ЗАВЕДУТ В ТУПИК; ЦЕЛЕСООБРАЗНО ЛИ ОГРАНИЧИВАТЬ ДВИЖЕНИЕ АВТОМОБИЛЕЙ В ЖИЛЫХ ЗОНАХ.....	14
РИА НОВОСТИ; 2020.26.02; В ГЛОНАСС СООБЩИЛИ, КОГДА МВД ПОЛУЧИТ ДАННЫЕ О РЕЗКО ТОРМОЗЯЩИХ АВТО.....	15
RNS; 2020.25.02; В РОССИИ РАЗРЕШИЛИ ПРОЕЗД В ЗАКАЗНЫХ АВТОБУСАХ ПО БИОМЕТРИИ.....	16
ИЗВЕСТИЯ; 2020.25.02; ЭКСПЕРТЫ ОЦЕНИЛИ ЭКСПЕРИМЕНТ ПО ВНЕДРЕНИЮ ЭЛЕКТРОННЫХ НАКЛАДНЫХ И ПУТЕВЫХ ЛИСТОВ.....	16
RNS; 2020.25.02; ЭКСПЕРТ ОБЪЯСНИЛ НИЗКУЮ ДОЛЮ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ.....	17
ПРАЙМ; 2020.25.02; УЗБЕКИСТАН ЗАПУСТИЛ АВТОБУСНОЕ СООБЩЕНИЕ С САНКТ-ПЕТЕРБУРГОМ.....	17

ИНТЕРФАКС; 2020.25.02; РОСАВТОДОР ПЛАНИРУЕТ ВЛОЖИТЬ ДО 59,2 МЛРД РУБ. В СТРОИТЕЛЬСТВО СКОРОСТНОЙ МАГИСТРАЛИ ИЗ КРАСНОДАРА В КРЫМ	18
ИНТЕРФАКС; 2020.25.02; «АВТОДОР» ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКА ДЛЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ СЕВЕРНОГО ОБХОДА ТВЕРИ К 2021Г	19
ТАСС; 2020.25.02; СТОИМОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА НОВОЙ ТРАССЫ К КРЫМСКОМУ МОСТУ СОСТАВИТ ПОЧТИ 100 МЛРД РУБЛЕЙ	19
ТАСС; 2020.25.02; ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ УЧАСТКА ТРАССЫ К КУРОРТАМ КЧР ВБЛИЗИ УСТЬ-ДЖЕГУТЫ ВЫРОСЛА В 2 РАЗА.....	20
ТАСС; 2020.25.02; ДОРОГУ В ОТДАЛЕННЫЙ МОЗДОКСКИЙ РАЙОН В СЕВЕРНОЙ ОСЕТИИ ПОСТРОЯТ К КОНЦУ 2020 ГОДА	20
ТАСС; 2020.25.02; ПОЕЗДА ИЗ МОСКВЫ В СЕВАСТОПОЛЬ ЗАПУСТЯТ 27 АПРЕЛЯ	21
РИА НОВОСТИ; 2020.25.02; НА ПОЕЗДА В КРЫМ ЗА ДВА МЕСЯЦА ПРОДАЛИ БОЛЕЕ 170 ТЫСЯЧ БИЛЕТОВ	21
ПРАЙМ; 2020.25.02; «ФЕДЕРАЛЬНАЯ ГРУЗОВАЯ КОМПАНИЯ» ЗАПУСТИЛА ПЕРЕВОЗКИ «ГРУЗОВОЙ ЭКСПРЕСС»	22
ИНТЕРФАКС; 2020.25.02; РЖД ПОЛУЧИЛИ 8,23 МЛРД РУБ. НА РАЗВИТИЕ ЛИНИИ ИЗ КУЗБАССА НА БАМ И ТРАНССИБ.....	22
ИНТЕРФАКС; 2020.25.02; РЖД «ПРЕДПРИНИМАЮТ ШАГИ» ПО ВЫХОДУ ИЗ ПРОЕКТА В ИРАНЕ НА ФОНЕ НОВЫХ САНКЦИЙ К ЭТОЙ СТРАНЕ.....	23
ИНТЕРФАКС; 2020.25.02; РЖД В 2020 Г. ПЛАНИРУЮТ ПРОДАТЬ БЛОКПАКЕТ ЖЕЛДОРРЕММАША, ПОДКОНТРОЛЬНОГО «ЛОКОТЕХУ».....	23
ИНТЕРФАКС; 2020.25.02; РЖД В 2020 ГОДУ ПЛАНИРУЮТ ПРОДАТЬ ДОЛИ В ПРОИЗВОДИТЕЛЯХ ШПАЛ И ПНК	24
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.26.02; «ТРАНСНЕФТЬ» РАССКАЗАЛА О ПЛАНАХ РАЗВИТИЯ КРУПНЕЙШЕГО РОССИЙСКОГО ПОРТА; БОЛЬШИНСТВО ПРОЕКТОВ МОНОПОЛИИ ЗАПОЗДАЛИ И МАЛОПЕРСПЕКТИВНЫ, СЧИТАЮТ ЭКСПЕРТЫ	26
ИНТЕРФАКС; 2020.25.02; ПОДКОМИТЕТ ИМО СОГЛАСОВАЛ ЗАПРЕТ НА ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ТЯЖЕЛОГО МАЗУТА В АРКТИЧЕСКИХ ВОДАХ С 2024Г....	27
ИНТЕРФАКС; 2020.25.02; РОСМОРРЕЧФЛОТ МОЖЕТ ОБЪЯВИТЬ КОНКУРС НА СТРОИТЕЛЬСТВО II ЭТАПА БАГАЕВСКОГО ГИДРОУЗЛА В МАРТЕ-АПРЕЛЕ - ВЛАСТИ.....	28
РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.25.02; ВЭБ ПОПРОСИЛ 70 МЛРД РУБ. ИЗ БЮДЖЕТА НА ПОСТАВКУ SUPERJET ДЛЯ «АЭРОФЛОТА»	28
ИНТЕРФАКС; 2020.25.02; РОСАВИАЦИЯ ВЫДЕЛИТ 352 МЛН РУБ. НА ДОВЕДЕНИЕ АЭРОПОРТА «ГАГАРИН» ДО II КАТЕГОРИИ ИСАО	30
ИНТЕРФАКС; 2020.25.02; «БАЗЭЛ АЭРО» В 2020Г НАЧНЕТ СТРОИТЬ НОВЫЙ АЭРОВОКЗАЛ В АЭРОПОРТУ КРАСНОДАРА	30
РИА НОВОСТИ; 2020.26.02; АВИАКОМПАНИЮ «ЯКУТИЯ» ПРОСЯТ ПРИЗНАТЬ БАНКРОТОМ	31
ТАСС; 2020.25.02; ПЕТЕРБУРГ ПЛАНИРУЕТ НАЛАДИТЬ ПРЯМОЕ РЕГУЛЯРНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ С ДЕЛИ И МУМБАИ	31
ТАСС; 2020.25.02; «ГАЗПРОМ НЕФТЬ» НАЧАЛА ЗАПРАВКИ САМОЛЕТОВ «В КРЫЛО» В АЭРОПОРТУ УЛАН-УДЭ.....	32
ТАСС; 2020.25.02; ЮГРА НАМЕРЕНА НАПРАВИТЬ 1,5 МЛРД РУБ. НА СУБСИДИРОВАНИЕ РЕЙСОВ UTAIR В РЕГИОНЕ.....	32
ТАСС; 2020.25.02; АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ ТУРЦИЕЙ И КАБАРДИНО-БАЛКАРИЕЙ ПЛАНИРУЮТ ВОЗОБНОВИТЬ ЛЕТОМ.....	33

ТАСС; 2020.25.02; ПЕРВЫЕ РЕЙСЫ НА САМОЛЕТАХ В ОТДАЛЕННЫЕ СЕЛА НА СЕВЕРЕ ЧУКОТКИ ПЛАНИРУЕТСЯ ВЫПОЛНИТЬ ВЕСНОЙ	34
ТАСС; 2020.25.02; «АЭРОФЛОТ» НАЧНЕТ ПОЛЕТЫ ИЗ КРАСНОЯРСКА В СОЧИ С 30 МАРТА	34
ИНТЕРФАКС; 2020.25.02; «ПОБЕДА» В ИЮНЕ ОТКРОЕТ ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ ИЗ АНАПЫ В УФУ	35
ИНТЕРФАКС; 2020.25.02; RED WINGS СОБРАЛАСЬ РАЗВИВАТЬ VIP-ПЕРЕВОЗКИ НА БАЗЕ РОССИЙСКИХ САМОЛЕТОВ	35
ИНТЕРФАКС; 2020.25.02; «ГРАЖДАНСКИЕ САМОЛЕТЫ СУХОГО», СТАВ ФИЛИАЛОМ «ИРКУТА», ПЕРЕИМЕНОВАЛИСЬ В «РЕГИОНАЛЬНЫЕ САМОЛЕТЫ»	36

ПУБЛИКАЦИИ

RUSSIAN RT; 2020.25.02; В ГОСДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ВВЕСТИ ЛЬГОТЫ НА ТРАНСПОРТ ДЛЯ АБИТУРИЕНТОВ

Депутат Госдумы Василий Власов обратился в **Минтранс** с предложением рассмотреть возможность введения скидки в размере 50% на авиа- и железнодорожные билеты для поступающих в вузы. Копия соответствующего письма на имя министра транспорта **Евгения Дитриха** имеется в распоряжении RT.

В своём обращении депутат отметил, что для многих молодых людей, которые хотели бы поступить в вуз не в своём регионе, транспортные расходы составляют достаточно большую сумму. Это, по его мнению, может стать препятствием для получения высшего образования.

«Со своей стороны считаю необходимым внедрить меры государственной поддержки в форме предоставления 50% скидки на авиа- и железнодорожные билеты для абитуриентов, поступающих в высшие учебные заведения», — говорится в тексте обращения.

Власов также напомнил, что в России в настоящее время предусмотрены льготы для школьников и студентов на приобретение железнодорожных билетов, однако данная норма не распространяется на абитуриентов.

В пресс-службе **Минтранса** России сообщили RT, что обращение парламентария будет рассмотрено в установленном законом порядке, как только поступит в министерство.

<https://russian.rt.com/russia/news/720782-gosduma-abiturienty-lygoty-transport>

На ту же тему:

<https://govoritmoskva.ru/news/225979/>

ИНТЕРФАКС; 2020.25.02; ПОРЯДОК ТРАНЗИТА ТОВАРОВ С НАВИГАЦИОННЫМИ ПЛОМБАМИ ОПРОБУЮТ В ЕАЭС

Совет евразийской экономической комиссии (ЕЭК) утвердил план мероприятий по развитию единой системы таможенного транзита товаров в ЕАЭС на основе системы отслеживания транзитных перевозок с использованием навигационных пломб, сообщила пресс-служба ЕЭК.

Как отмечается в сообщении комиссии, в дорожной карте предусмотрено 11 мероприятий, которые должны быть реализованы до второй половины 2021 года. Странам и ЕЭК предстоит доработать проект соглашения о единой системе транзита ЕАЭС, подписание которого планируется на 2021 год.

«Соглашение, в частности, определит виды транспорта, при перевозке которыми будут использоваться электронные навигационные пломбы, а также случаи и категории товаров, в отношении которых применяется система отслеживания», - отмечается в сообщении ЕЭК.

В ближайшее время страны проведут односторонние или совместные эксперименты по тестированию использования навигационных пломб при перевозках товаров, отмечает комиссия.

«Итоги экспериментов позволят сформировать нормативно-правовую базу по системе отслеживания транзита исходя из реальных условий. Для этого страны определяют национальных операторов системы отслеживания до конца второго квартала текущего года», - добавляют в ЕЭК.

Пилотный проект по контролю за транзитом санкционки в РФ, как сообщалось, проводило ООО «Центр развития цифровых платформ», которое, согласно данным системы

«СПАРК-Интерфакс», на 100% принадлежит ООО «РТ-Инвест транспортные системы (РТИТС). Последнее - в числе претендентов на оперирование системой транзита наряду с АО «ГЛОНАСС», которое имеет компетенции в сфере контроля транзитных грузоперевозок как оператор системы «ЭРА-ГЛОНАСС Транзит».

Перечень операторов пока не определен. Согласно декабрьскому постановлению правительства (№1877), их будет несколько. Подавать заявки в **Минтранс** на оперирование системой транзита санкционных грузов с помощью электронных пломб претенденты смогут после публикации приказа ведомства, в котором будут расписаны требования к операторам и порядок их отбора.

Глава **Минтранса** РФ **Евгений Дитрих** на прошлой неделе говорил журналистам, что приказ согласовывается с Минюстом и будет опубликован в ближайшее время.

«17 февраля на планерке коллеги, которые занимаются этим приказом, сказали мне, что он практически готов. Были предварительные переговоры с министерством юстиции в отношении планов по регистрации этого приказа. Эти переговоры проведены, приказ готов. Думаю, что мы (в ближайшее время - ИФ) сможем его подписать и отправить в Минюст на регистрацию», - отмечал министр.

«В постановлении, которое издано от 27 декабря, ограничений по количеству операторов нет. Мы эту позицию, собственно, и отражаем, никаких ограничений не устанавливаем», - добавлял **Дитрих**.

КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.26.02; ВСЕХ НЕ ПЕРЕВЕШАЕТЕ; ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИКИ ЖАЛУЮТСЯ ПРЕЗИДЕНТУ НА ТАМОЖНЮ

Автоперевозчики жалуются на злоупотребления таможи: она задерживает груз на основании предполагаемого перевеса и направляет его на дорогостоящее хранение. Письмо об этом участники рынка направили Владимиру **Путину**, указывая, в частности, на действия Выборгской таможи. Последняя, по их мнению, целенаправленно увеличивает число дел за перевес, в том числе прибегая к «размещению посторонних предметов на весах». Грузоперевозчики просят изменить КоАП, чтобы остановить злоупотребления, но в ФТС это считают «нецелесообразным».

Международные автоперевозчики требуют внесения изменений в КоАП с тем, чтобы их не задерживали под предлогом несоответствия веса товара накладной, не штрафовали и не портили груз. Последний раз участники рынка обсудили свои проблемы в ФТС 20 февраля, рассказали “Ъ” несколько источников в отрасли, но позитивных результатов не добились.

Претензии перевозчиков подробно изложены в коллективном письме от 21 ноября 2019 года (219 подписантов) в адрес Владимира **Путина**. Авторы документа (есть у “Ъ”) жалуются, в частности, на действия должностных лиц Выборгской таможи.

Речь идет о нарушении сроков оформления транзита на многосторонних автомобильных пунктах пропуска (МАПП; до двух суток вместо четырех часов), нарушении сроков и порядка досмотра на складах временного хранения (СВХ) — с двух дней до месяца.

Также перевозчики пишут о случаях нанесения ущерба товарам и их хищения, размещения таможенниками посторонних предметов на весах или «воздействия на них массой тела», отсутствие возможности взвесить товар при въезде-выезде из РФ (расхождение показаний весов на МАПП с фактическим весом достигает 0,5–1 тонны) и так далее.

Координатор комиссии по профилактике административных правонарушений в сфере таможенного регулирования Экспертно-консультативного совета по реализации таможенной политики при ФТС Анастасия Чурсина пояснила “Ъ”, что таможня имеет право направить автомобиль с товаром в специализированное место для проведения досмотра с выгрузкой, если **пункт пропуска** не оснащен необходимой техникой.

«Поскольку в регионе деятельности Выборгской таможни действуют несколько полностью оборудованных коммерческих СВХ, таможня не видит смысла оборудовать **пункты пропуска** и направляет перевозчиков поочередно то на СВХ ЗАО «Восход» (МАПП Торфяновка), то на «Терминал Лоджистикс» (между Торфяновкой и Брусничным)», — говорит она.

Чек на таком складе для одного автомобиля — не менее 50 тыс. руб., говорит госпожа Чурсина, тогда как перевозка контейнера по морю из Котки в Санкт-Петербург едва ли составит 80 тыс. руб.

В ЕГРЮЛ основные собственники СВХ «Восход» не раскрываются, есть лишь информация о двух физлицах с долями по 0,5%. Основной владелец ООО «Терминал Лоджистикс» — Олег Мазурин, по данным «Ведомостей», аффилирован с бывшим руководством ФГУП «Ростэк» (ранее — структура ФТС по эксплуатации таможенной инфраструктуры).

Когда прекратим практику, при которой таможенные органы и представители бизнес-структур сливаются там в экономическом экстазе?

Наиболее острая проблема — не только плата за хранение и задержка груза, но и наказание за перевес по ч. 3 ст. 16.1 КоАП РФ. По ней предусмотрен штраф 50–100 тыс. руб. с конфискацией лишнего груза или его части. По предположениям перевозчиков, изложенным в письме президенту, сотрудники Выборгской таможни умышленно увеличивают число дел по этой статье.

«Любое отклонение веса брутто в большую сторону является основанием для возбуждения дела, неважно, это 0,01% от общего веса или 10%, не принимаются во внимание ни свойства груза (например, гигроскопичность), ни его особенности. Нередки случаи, когда из-за отклонения таможенным органом изымалась часть оборудования, например станина от станка с ЧПУ», — рассказывает Анастасия Чурсина.

В 2013 году депутаты вносили законопроект, который ограничил бы ответственность перевозчика по этой статье теми случаями, когда недостоверные сведения могли бы привести к снижению уплаты таможенных сборов, однако в мае 2018 года он был Госдумой отклонен. Теперь перевозчики просят президента учесть их предложения в новом КоАП.

Администрация президента в декабре перенаправила обращение перевозчиков в главное управление организации таможенного оформления и таможенного контроля ФТС, но служба проблем не видит (ответ от 4 февраля есть у “Ъ”). Она пишет, что контроль за сроками таможенных операций осуществляется на постоянной основе, весогабаритный контроль — в полномочиях **Минтранса**, чрезмерное использование инспекционно-досмотровых комплексов в регионе деятельности Выборгской таможни не выявлено. В ФТС “Ъ” пояснили, что в 2019 году на этой таможне был лишь один случай очереди перед **пунктами пропуска** со сроком ожидания более суток.

Основной проблемой повышения пропускной способности является несоответствие устаревшей инфраструктуры **пунктов пропуска** увеличению трафика перемещения транспортных средств», — подчеркивают в ФТС.

МАПП Брусничное и Светогорск должны быть модернизированы до 2024 года, Торфяновка — до 2021 года. Как говорится в ответе ФТС перевозчикам, предложение не возбуждать дела за перевес «не соответствует праву ЕАЭС, правовой позиции Конституционного суда и влечет риск выбытия товара из-под таможенного контроля и его ввода в незаконный оборот». Возобновление работы над законопроектом, пишет ФТС, не представляется возможным, поскольку он отклонен постановлением Госдумы в мае 2018 года.

<https://www.kommersant.ru/doc/4268293>

ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ХОДЫКИН; 2020.26.02; ТРЕТЬЕ КОЛЕСО: 34% АВТОБУСНОГО ПАРКА ДФО ЭКСПЛУАТИРУЕТСЯ СВЕРХ СРОКА; В ЧИСЛО ОТСТАЮЩИХ РЕГИОНОВ ВОШЛИ ТАКЖЕ ЮЖНЫЙ И СЕВЕРО-КАВКАЗСКИЙ ОКРУГ

Треть пассажирского наземного автотранспорта на Дальнем Востоке находится в изношенном состоянии. Доля парка с превышенным сроком полезного использования (больше 10 лет) в целом по ДФО достигла почти 34%, сообщили «Известиям» в Министерстве транспорта. Лучшие показатели в Сахалинской области (там таких автобусов 8%). Худшие — в Забайкальском крае (63,7%). В регионе «Известиям» сообщили, что ситуация «постепенно исправляется» — в 2019 году на закупку нового пассажирского автотранспорта было потрачено 328 млн рублей.

Вышли из класса

Наиболее позитивная ситуация в сфере пассажирских перевозок складывается в ЦФО, лидерами в котором являются Москва и Московская область, сообщили «Известиям» в Национальной ассоциации предприятий автомобильного и городского пассажирского транспорта. В число отстающих наряду с Дальним Востоком входят Южный и Северо-Кавказский федеральные округа — там ситуация также оставляет желать лучшего, отметили в ассоциации. При этом разница между регионами самого ДФО огромна, подчеркнули в **Минтрансе**.

— Доля парка со сроком сверх полезного использования (10 лет) в целом по ДФО составляет порядка 34%. Наиболее изношен подвижной состав в Забайкальском крае — 63,7%, а наилучшие показатели в Сахалинской области — автобусы, находящиеся в эксплуатации более 10 лет, составляют 8% парка, при этом более половины автопарка представлено новыми автобусами, работающими менее пяти лет, — сообщили в ведомстве.

По классу вместимости пассажирские автобусы различаются на малые, средние и большие. Малые могут перевозить до 40 пассажиров, средние — до 60, а некоторые большие способны доставить до места назначения более 90 человек. Наибольший дефицит регионы испытывают с автобусами среднего и большого класса, выяснили «Известия». Это связано прежде всего с дороговизной машин этих классов.

Нехватка транспорта актуальна для многих дальневосточных регионов. Как пояснили в министерстве по развитию транспорта, энергетики и дорожного хозяйства Республики Бурятия, большая доля пассажирских перевозок приходится на частных перевозчиков, финансовые возможности в приобретении и обслуживании автобусов среднего и большого класса которых весьма ограничены.

«Поэтому транспортными предприятиями республики используются автобусы малого класса. Провозная способность автобусов малой вместимости в четыре-пять раз ниже автобусов большого и среднего класса. Это приводит к превышению норм предельной вместимости средства в городском и пригородном сообщении в пиковые часы, а также перегрузке улично-дорожной сети», — пояснили «Известиям» в письме за подписью министра республики.

В 2020 году **минтранс** Бурятии направил заявку на приобретение 50 автобусов большой вместимости. На данный момент данное обращение находится на рассмотрении в федеральном ведомстве.

В Забайкальском крае, где, по данным Министерства транспорта России, почти две трети пассажирского парка находится в изношенном состоянии, тоже обновляют преимущественно автобусы среднего и большого класса. Об этом «Известиям» рассказали в министерстве строительства, дорожного хозяйства и транспорта края.

— В 2019 году министерством в рамках реализации плана социального развития центров экономического роста Забайкальского края для городского округа «Город Чита» было закуплено 42 автобуса среднего и большого класса, а также семь автобусов малого класса

для муниципальных образований Забайкальского края на сумму 328 млн рублей, — отметили в региональном министерстве, добавив, что в 2020 году Чите будет передан 31 автобус среднего класса.

«Известия» попытались выяснить ситуацию в других субъектах, однако оперативно дать комментарий в профильных ведомствах Хабаровского края, Якутии, Магаданской и Сахалинской областей не смогли.

Меры исправления

Ситуация с пассажирским транспортом на местах действительно неидеальна, отметили представители дальневосточных регионов в парламенте.

— В крупнейших городах Якутии (Якутск, Нерюнгри и Мирный) постепенно идет процесс обновления парка общественного транспорта. Сказать, что там всё хорошо, мы пока не можем, но система работает. В основном на местах используется муниципально-частное партнерство. Это очень распространено в Якутске, — отметил депутат Госдумы от Якутии, первый зампред комитета палаты по охране здоровья Федот Тумусов в разговоре с «Известиями».

В Магаданской области жалоб на состояние автобусов и маршруток от жителей не поступало, но проблемы тем не менее есть. Об этом «Известиям» рассказала депутат от региона, зампред комитета Госдумы по региональной политике и проблемам Севера и Дальнего Востока Оксана Бондарь.

— У нас суровый край, поэтому важно, чтобы автобусы были в хорошем состоянии, утеплены, приезжали вовремя. От моих земляков жалоб по этим направлениям не поступало. Один из руководителей крупнейшего автопредприятия в регионе информировал меня о том, что автобусный парк постоянно обновляется. Автобусов старше 10 лет практически нет, — рассказала она «Известиям».

Однако в области существует проблема, связанная с прохождением водителями аттестации сил обеспечения транспортной безопасности, отметила депутат. Она связана с тем, что данная проверка для водителей обязательна, но в настоящее время они проходят ее за пределами Магаданской области.

Состояние же автопарка, обслуживающего пассажирские перевозки, зависит от ряда причин, считают эксперты.

— Среди них можно выделить как общее развитие региона, состояние банковского сектора, наличие заводов, выпускающих пассажирский автомобильный транспорт, и лизинговых организаций, — рассказали «Известиям» в Национальной ассоциации предприятий автомобильного и городского пассажирского транспорта.

В **Минтрансе** заверили: обновление подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта в регионах продолжится. Кроме того, там рассказали о предстоящем проведении оценки мер по развитию городского пассажирского транспорта, реализуемых в регионах. Речь идет прежде всего о транспортном планировании, оптимизации маршрутной сети и переходе к безналичной оплате проезда.

<https://iz.ru/976335/maksim-khodykin/trete-koleso-34-avtobusnogo-parka-dfo-ekspluatiruetsia-sverkh-sroka>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.26.02; КАССЕТНЫЕ ПОДШИПНИКИ ПОПАЛИ ПОД ПОРУЧЕНИЕ; РОССИЯ ПОТРЕБОВАЛА ОТМЕНЫ РЕШЕНИЯ ПО ПЕРЕХОДУ НА НИХ

Россия сделала первый шаг к исполнению октябрьского поручения тогдашних вице-премьеров Максима Акимова и Дмитрия Козака об отмене форсированного перехода на кассетные подшипники. **Росжелдор** внес в повестку заседания рабочей группы комиссии вагонного хозяйства Совета по железнодорожному транспорту стран с российской шириной колеи вопрос об отмене извещения, санкционирующего перевод на кассетные подшипники всех российских вагонов.

Росжелдор направил в Совет по железнодорожному транспорту, объединяющий железнодорожные администрации стран с российской (1520 мм) шириной колеи, обращение об отмене принятого Советом в октябре 2019 года решения о замене в России всех подшипников для вагонов с роликовых на кассетные. Это следует из письма заместителя главы **Росжелдора** Александра Иванова председателю дирекции совета Виктору Попову от 25 февраля (есть у “Ъ”).

В своем письме господин Иванов просит внести в повестку заседания рабочей группы комиссии вагонного хозяйства по эксплуатации грузовых вагонов, которое должно проходить 25–26 февраля, пункт об отмене извещения, вводящего форсированную замену подшипников на кассетные.

В 2019 году совет принял решение о переводе всех вагонов на кассетные подшипники, против чего резко выступали собственники подвижного состава, ожидавшие расходов в 200–300 млрд руб. Приказом **Минтранса** это решение было утверждено. Но тогдашние вице-премьеры Максим Акимов и Дмитрий Козак 31 октября поручили резко свернуть переход (ряд действий по отмене следовало выполнить в суточный срок) (см. “Ъ” от 1 ноября). В частности, в этом поручении содержался пункт, которым **Минтрансу** и **ОАО РЖД** поручается обеспечить внесение в повестку очередного заседания совета пункт об отмене извещения о переходе и принятие им такого решения.

Между тем к заседанию рабочей группы комиссии по вагонному хозяйству (см. “Ъ” от 25 февраля) Россия ранее подала лишь предложение о разрешении установки на старые вагоны при ремонте кассетных подшипников с адаптером.

А Грузия вынесла на обсуждение комиссии форсированную замену подшипников на кассетные.

Грузинская сторона “Ъ” не объяснила, с чем связано это решение с учетом того, что ранее страна была против, но источники “Ъ”, знакомые с позицией Грузинской железной дороги, уверяют, что на обсуждение эта тема вынесена лишь для того, чтобы добиться отмены решения совета, и замена категорически не выгодна ГЖД.

<https://www.kommersant.ru/doc/4268222>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.26.02; СЫРЬЕ ПОРВУТ НА РОССИЙСКИЙ ФЛАГ; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПЛАНИРУЕТ ЗАСТАВИТЬ КОМПАНИИ ВОЗИТЬ НЕФТЬ И ГАЗ СУДАМИ РФ

Как выяснил “Ъ”, правительство вернулось к идее обязать нефтегазовые госкомпании использовать для экспорта суда под российским флагом. Вице-премьер Юрий Борисов по итогам Морской коллегии 19 февраля дал поручение проработать вопрос, а также подумать над внесением соответствующих правок в документы стратегического планирования. Эксперты считают, что речь может идти только о новых проектах, причем нужны стимулы для регистрации и строительства судов в России.

Как стало известно “Ъ”, в ходе Морской коллегии под председательством вице-преьера Юрия Борисова 19 февраля **Минтранс** предложил обязать нефтегазовые госкомпании РФ привлекать российский флот для перевозки экспортных грузов и эксплуатации шельфовых месторождений. По идее **Минтранса**, нужно включить в документы стратегического планирования возможность директивных указаний госкомпаниям по включению в договоры продажи энергоресурсов преимущественного права привлекать российский флот для их перевозок.

Как следует из проекта протокола по итогам коллегии, Минэкономики, Минэнерго, Минприроды и Минсельхоз должны проработать соответствующее предложение и доложить до 1 апреля. К 15 апреля они должны «проработать целесообразность и обеспечить внесение изменений», предусматривающих закрепление грузовой базы за судами под флагом РФ, в ряд стратегических документов: стратегии развития энергетики,

социально-экономического развития, экономической безопасности, развития минерально-сырьевой базы, развития судостроительной промышленности и другие.

В аппарате Юрия Борисова “Ъ” сообщили, что протокол пока не подписан, но «планируется, что эти пункты должны в него войти». В заключительном слове 19 февраля господин Борисов называл идеи **Минтранса** «обоснованными и убедительными». «Мера откровенно протекционистская, но, видимо, пришло время и для таких мер»,— отмечал вице-премьер.

В «Роснефти», «Газпроме» и «Газпром нефти», а также в министерствах “Ъ” не ответили. В крупнейшей в России судоходной компании «Совкомфлот» заверили, что поддерживают инициативу **Минтранса** и «такой подход соответствует мировой практике».

В самом **Минтрансе** “Ъ” не смогли пояснить, какой процент грузов может быть принудительно закреплен за флотом под флагом РФ, а также когда меры могут вступить в силу. В министерстве отметили, что до поступления протокола Морколлегии не готовы это комментировать.

Год назад **Минтранс** предлагал обязать госструктуры и все компании, получающие господдержку, экспортировать до 50% грузов под флагом РФ (см. “Ъ” от 30 января 2019 года). Сейчас в качестве примера «здорового протекционизма» в **Минтрансе** указывает на поправки, внесенные в Кодекс торгового мореплавания в конце 2017 года, закрепляющие за судами под флагом РФ каботаж, перевозки нефти, газа и угля на Севморпути.

Однако правительству уже пришлось давать исключения для судов НОВАТЭКа, поскольку нужного числа газозовов под российским флагом нет (см. “Ъ” от 19 марта 2019 года). Кроме того, изменения затрудняли реализацию проекта «Сахалин-1», на что жаловалась американская ExxonMobil (см. “Ъ” от 24 июля 2019 года). 18 февраля Госдума приняла законопроект, дающий правительству право разрешать привлечение судов под иностранным флагом в случае отсутствия таковых под российским.

Глава консультационного центра «Гекон» Михаил Григорьев признает, что развитие отечественного флота — одна из задач обеспечения национальной безопасности. Интенсификация освоения Арктической зоны является очень удачным плацдармом, так как здесь создается новый рынок транспортных услуг, формирование которого может быть с самого начала определено на новых условиях, отмечает эксперт. Вместе с тем, добавляет он, помимо директивных изменений в документах стратегического планирования необходимо создать экономически привлекательные условия как для строительства судов на российских верфях, так и перевода судов российских судовладельцев под флаг РФ.

<https://www.kommersant.ru/doc/4268306>

ТАСС; 2020.25.02; ПУТИН НАЗВАЛ ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ ЖИЗНИ РОССИЯН ГЛАВНЫМ ИНДИКАТОРОМ УСПЕХА НАЦПРОЕКТОВ

Президент России **Владимир Путин** назвал продолжительность жизни граждан страны главным индикатором успешности **нацпроектов**. Об этом он заявил в интервью ТАСС для проекта «20 вопросов Владимиру Путину».

«Он [показатель продолжительности жизни] отражает все остальное», - пояснил глава государства. **Путин** добавил, что считает важным также снижение смертности. Он обратил внимание, что количество умерших от сердечно-сосудистых заболеваний, туберкулеза и в результате дорожно-транспортных происшествий в стране сокращается.

При этом президент постоянно контролирует все **нацпроекты**, которые реализуются в стране. Он признался, что испытывает по отношению к **нацпроектам** и определенный скепсис, который «всегда был и всегда будет». «Это хорошо: скепсис всегда подталкивает тех, кто должен добиваться конкретного результата», - уверен глава государства.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/7829593>

ТАСС; 2020.25.02; КРУПНЫЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ, РЕШЕНИЕ О КОТОРЫХ ПРИНЯЛ ПУТИН, СЕБЯ ОПРАВДАЛИ - ПЕСКОВ

Крупные инфраструктурные проекты, решение о реализации которых президент РФ **Владимир Путин** принял вопреки возражениям министров экономического блока, стали важным вкладом в развитие страны и конкретных регионов. Такое мнение во вторник высказал журналистам пресс-секретарь главы государства Дмитрий Песков.

Ранее в интервью ТАСС для проекта «20 вопросов Владимиру **Путину**» президент РФ рассказал, что бывший глава Минфина Алексей Кудрин и экс-министр экономического развития Герман Греф выступали против строительства ряда крупных объектов из-за их дороговизны и в ряде случаев ему пришлось «цыкнуть» на министров. В частности, **Путин** упомянул в этой связи кольцевую автодорогу в Санкт-Петербурге, мост на остров Русский и некоторые объекты в Сочи.

Как отметил Песков, при обсуждении крупных проектов, связанных с большими бюджетными тратами, в правительстве иногда бывают разные позиции. «Это рабочий процесс, это нормально, и все - и министры, и руководители ведомств - высказывают свою точку зрения президенту, ее аргументируют. На тот момент Греф и Кудрин придерживались точки зрения о нецелесообразности таких больших расходов. Вместе с тем в итоге решение было принято президентом, эти проекты были реализованы», - сказал Песков.

Как отметил представитель Кремля, кольцевая автодорога в Санкт-Петербурге сейчас значительно разгрузила этот огромный мегаполис. Также Песков обратил внимание на развитие острова Русский, где создан университетский центр. «Мы видим, что эти большие инфраструктурные проекты стали важным вкладом в развитие страны в целом и конкретных регионов в частности», - заключил пресс-секретарь президент.

RUSSIAN RT; РОМАН ШИМАЕВ; 2020.25.02; «НУЖНО НЕ «УРА», А ЧТОБ СТРАНА РАЗВИВАЛАСЬ»: ПУТИН РАССКАЗАЛ О ЦЕЛЯХ И ХОДЕ РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ В РОССИИ

Продолжительность жизни россиян является главным индикатором успешности **нацпроектов**, заметил президент РФ **Владимир Путин**. По его словам, за первый год реализации была решена большая часть поставленных задач, хотя и не все. При этом глава государства пояснил, что **нацпроекты** отличаются от прежних госпрограмм установкой конкретных целей, выделением необходимых ресурсов для их достижения и персональной ответственностью исполнителей.

Президент России **Владимир Путин** заявил, что основной задачей при реализации национальных проектов является комплексное развитие страны. Наблюдать за выполнением точечных проектов очень приятно, но этого недостаточно, необходимо достигать результатов «по широкому фронту», рассказал глава государства в интервью ТАСС для проекта «20 вопросов Владимиру **Путину**».

«Мне нужно не «ура». Мне нужно, чтоб страна развивалась — поступательно, уверенно, ритмично и широким фронтом», — заметил **Путин**.

По его словам, за первый год реализации **нацпроектов** было сделано не всё, но исполнена большая часть задач — 26 из 38. Вместе с тем глава государства согласился, что по ряду направлений россияне не почувствовали положительного эффекта от **нацпроектов**. При этом он добавил, что лично контролирует все проекты, но «самым главным интегратором» является продолжительность жизни.

«Он отражает всё остальное. Снижение смертности должно быть и повышение продолжительности жизни. Кстати говоря, вот по этим вопросам — и по сердечно-сосудистым, и туберкулёзу, на дорогах ДТП — количество снизилось значительно погибших, умерших, ушедших из жизни», — заметил президент.

Путин назвал хорошим фактором наличие скепсиса, поскольку он «всегда подталкивает тех, кто должен добиваться конкретного результата». Кроме того, российский лидер добавил, что держит в напряжении ответственных за выполнение задач по **нацпроектам**. «Нужно, чтоб потряхивало. Нужно, чтобы люди чувствовали свою ответственность. Должны быть под постоянным административным давлением и напряжением. Просто опыт работы мой, достаточно серьёзный, показывает, что стоит только это напряжение снять, сразу народ начинает в среднем расслабляться, поэтому я так и говорил», — пояснил **Путин**.

При этом он вспомнил, что для запуска некоторых крупных инфраструктурных проектов ему приходилось «цыкнуть» на министров. Так, это пришлось сделать для реализации строительства кольцевой дороги вокруг Санкт-Петербурга, моста на остров Русский, ряда объектов в Сочи.

Помимо этого, глава государства указал на отличие **нацпроектов** от госпрограмм, которые реализовывались с 2006 года под руководством тогда ещё первого вице-премьера Дмитрия Медведева. Он подчеркнул, что сейчас ставятся конкретные задачи, определяется объём ресурсов, в том числе дополнительных, а также ответственные лица.

«У нас вот такого таргетирования никогда раньше не было», — заявил президент России.

В мае 2018 года **Владимир Путин** подписал указ «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года». В документе обозначены 12 национальных проектов («Здравоохранение», «Демография», «Наука», «Экология», «Жильё и городская среда», «Цифровая экономика», «Производительность труда и поддержка занятости», «Малое и среднее предпринимательство», «**Международная кооперация и экспорт**», «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», «Культура» и «Образование») и **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**. Так, к 2024-му средняя продолжительность жизни в России должна вырасти до 78 лет, инфляция не превышать 4%, а ставка по ипотеке находиться на уровне ниже 8%.

На реализацию **нацпроектов** до 2024 года в общей сложности будет направлено 25,7 трлн рублей, из них более 13 трлн рублей выделяются из федерального бюджета, 7,5 трлн составят внебюджетные источники, а 4,9 трлн поступят из бюджетов регионов.

В четверг, 20 февраля, премьер-министр **Михаил Мишустин**, ссылаясь на отчёт Счётной палаты, сообщил, что в 2019 году не было израсходовано «недопустимо много» бюджетных средств — 1,1 трлн рублей. В частности, 253,8 млрд рублей были не использованы в разделе «национальная экономика», 236 млрд рублей в разделе «национальная оборона» и 232,8 млрд в статье «общегосударственные расходы».

Он также добавил, что в 2020-м чиновники успели освоить только 12,2% заложенных на этот год средств на **нацпроекты**.

«Наша задача — своевременно обеспечить выполнение поручений президента по итогам послания и, соответственно, реализацию национальных проектов. Но с такой тенденцией это будет сделать непросто», — отмечал глава правительства.

В свою очередь, руководитель Счётной палаты Алексей Кудрин заметил, что **Мишустин** поручил кабмину разобраться в причинах произошедшего и назвать виновников. Он также выразил надежду, что новый состав правительства выполнит взятые на себя обязательства.

«Потребуется месяц-два, чтобы по-настоящему подвести итоги по этому отчёту. Я думаю, что такие решения будут приняты к середине апреля, к моменту отчёта правительства Государственной думе. Вот к этому моменту, я думаю, правительство разберётся в причинах и в виновниках», — говорил Кудрин.

<https://russian.rt.com/russia/article/722001-putin-nacproekty-promezhutochnye-itogi-rossiya>

ТАСС; 2020.25.02; МИШУСТИН ПОДДЕРЖИВАЕТ СОЗДАНИЕ В РЕГИОНАХ СЕРВИСОВ ДЛЯ СБОРА ПОЖЕЛАНИЙ ПО РЕМОНТУ ДОРОГ

Премьер-министр России **Михаил Мишустин** поддержал идею создания в регионах онлайн-сервисов, с помощью которых граждане могут высказывать свои пожелания по ремонту дорог.

Глава правительства ознакомился с презентацией проекта застройки в самом большом жилом районе Кургана Заозерный. Премьеру, в частности, рассказали, что ремонт дорог в Кургане проходит с учетом пожеланий граждан: именно они выбирали участки улиц, которые в первую очередь нуждаются в ремонте. В настоящее время разрабатывается онлайн-сервис, с помощью которого жители смогут выбирать участки для ремонта.

«Ничего сложного, казалось бы, вот такой интерактивный сервис, который позволяет узнать, что люди хотят и именно так проектировать и закладывать соответствующие средства», - сказал **Мишустин**. По его словам, в Москве так давно происходит, в Московской области и еще в некоторых регионах. «Это очень хороший опыт, и я думаю, что с поддержкой губернатора мы продолжим так же его тиражировать и в Курганской области, и в других регионах страны», - отметил глава кабмина.

<https://tass.ru/ekonomika/7832117>

РИА НОВОСТИ; 2020.25.02; В ЯКУТИИ ОБЪЯСНИЛИ ЛИДЕРСТВО ПО СНИЖЕНИЮ ЧИСЛА ДТП

Попадание Якутии в число регионов РФ, в которых наиболее заметно снизилось число ДТП в прошлом году, объясняется, в том числе, увеличением числа камер на дорогах, заявили в УГИБДД республики.

Согласно исследованию РИА Новости, количество ДТП в 2019 году снизилось по сравнению с предыдущим годом в 58 регионах. Лидером в этом отношении является Чукотка, а также Ростовская область, Новосибирская область и Якутия.

Как отметили в пресс-службе управления, в прошлом году на территории Якутии было зафиксировано на 20,2% меньше ДТП, в них погибли на 30% меньше людей, пострадали - на 18,5% меньше. Всего на автодорогах региона было зарегистрировано 800 ДТП, в которых погибли 84 человека, 1051 человек получил травмы (в 2018 году 1002, 120, 1289 соответственно).

«В минувшем году в регионе значительно возросло число установленных комплексов фотовидеофиксации нарушений ПДД, что, несомненно, в дальнейшем будет способствовать повышению уровня дисциплинированности водителей транспортных средств и, как следствие, снижению аварийности», - рассказали в пресс-службе.

По данным ведомства, за минувший год с помощью камер на дорогах было выявлено почти 285 тысяч нарушений ПДД. В 2020 году введены в эксплуатацию 32 камеры, установленные в 2019-м. К концу года общее число комплексов достигнет 172 единиц.

За почти два месяца 2020 года на дорогах республики зарегистрировано 82 ДТП, в результате которых девять человек погибли и 106 получили травмы различной степени тяжести. «В сравнении с аналогичным периодом прошлого года отмечается снижение количества ДТП на 6,8% (88 ДТП), числа раненых на 9,4% (117). По количеству погибших отмечен рост на +12,5% (8)», - добавили в пресс-службе.

<https://ria.ru/20200225/1565186389.html>

ИЗВЕСТИЯ; 2020.25.02; ПОРЯДКА 25 КМ ДОРОГ ЗААСФАЛЬТИРУЮТ НА САХАЛИНЕ В 2020 ГОДУ

На Сахалине в 2020 году должны заасфальтировать около 25 км автодорог. Работы будут проводиться в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Уровень готовности к старту дорожно-строительного сезона обсуждался на

всероссийском селекторном совещании, в работе которого принимало участие руководство регионального **минтранса**.

Как уточняет ИА SakhalinMedia со ссылкой на правительство области, губернатор Валерий Лимаренко ранее ставил задачу довести процент асфальтированных трасс на Сахалине и Курилах до среднероссийского уровня. Чтобы этого достичь, необходимо активно не только реконструировать, но и строить как региональные, так и муниципальные дороги. В частности, в рамках **нацпроекта**.

Так, в 2020 году на Сахалине по **нацпроекту** отремонтируют более 8 км дорог регионального значения и 17 км — в границах Южно-Сахалинской городской агломерации. На 216-м км дороги Невельск – Томари – аэропорт Шахтерск появится автоматический пункт весогабаритного контроля. На этом же отрезке в селе Костромское капитальный ремонт проведут с использованием новейших технологий.

Также капитально отремонтируют подъезд к аэропорту Южно-Сахалинск с последующим содержанием на принципах контракта жизненного цикла до 2023 года. В рамках **нацпроекта** модернизируют нерегулируемые пешеходные переходы, оснастят участки дорожной сети ограждениями.

Общая протяженность дорог Сахалина составляет около 5 тыс. км. Твердое покрытие есть только у трети из них. В рамках **нацпроекта** за пять лет доля соответствующих нормативам трасс должна вырасти до 55%. В Южно-Сахалинской городской агломерации в нормативном состоянии находятся 39% дорог, а к 2024 году этот показатель должен достигнуть 85%.

<https://iz.ru/979843/2020-02-25/poriadka-25-km-dorog-zaasfaltiruiut-na-sakhaline-v-2020-godu>

КОММЕРСАНТЬ FM; ИВАН КОРЯКИН; 2020.25.02; МОСКОВСКИЕ ДВОРЫ ЗАВЕДУТ В ТУПИК; ЦЕЛЕСООБРАЗНО ЛИ ОГРАНИЧИВАТЬ ДВИЖЕНИЕ АВТОМОБИЛЕЙ В ЖИЛЫХ ЗОНАХ

Власти Москвы могут избавиться от сквозных проездов во дворах. В ЦОДД предлагают сделать дворы тупиковыми, чтобы через них не объезжали пробки и ради безопасности пешеходов. А в **Минтрансе** пытаются бороться с коммерческим транспортом, который паркуется во дворах. В этой ситуации мэрия стимулирует горожан активнее устанавливать шлагбаумы, и это неизбежно, учитывая увеличение зоны платной парковки. Но какие при этом возникают проблемы? И станет ли город ограничивать движение там, где этого не сделали жители? Выяснял Иван Корякин.

Московские дворы — через них объезжают пробки, там паркуется кто попало, в них пешеходы попадают под колеса грузовиков — так это видит ЦОДД и предлагает сделать дворы тупиковыми или хотя бы приподнять пешеходные переходы, чтобы не гоняли. Идея отличная, лишь бы парковочные места оставили, говорит президент экспертного центра «Движение без опасности», член правительственной комиссии по безопасности движения Наталья Агре: «Запарковать транспортное средство становится крайне проблематично. А вот организовать движение таким образом, чтобы все-таки были нормально сделанные тротуары и проезжая часть с парковочными местами, чтобы они минимально пересекались, было бы крайне важно».

Шлагбаумы там жизнь не испортят, отмечает сопредседатель «Российской жилищной федерации» Владимир Рязанский, а истории с непропуском скорой и пожарных уходят в прошлое из-за строгих правил монтажа ограждений. «На данный момент муниципалитеты не пропускают шлагбаумы без контрактов с диспетчерской службой. Если шлагбаум установлен без согласования с ней и возникают проблемы именно у специальных служб, то есть у экстренных, то шлагбаум выносятся сейчас почти на автопилоте на комиссию по самострою. Его сносят просто — и все», — пояснил Рязанский.

Но мода на шлагбаумы приходит с расширением зоны платной парковки, так что в этом году москвичи продолжают огораживать свои дворы. Но, правда, не везде. В Раменках,

например, жители проголосовали против платных парковок. Но такая активность скорее редкость. А ведь властям было бы легче, проявляй горожане больше инициативы, уверен член комитета Госдумы по транспорту и строительству Дмитрий Ионин: «Идеальная картина, конечно, когда жители сами решают, что им делать со своим двором. Но объективно, к сожалению, дай бог жители каждого двадцатого двора, условно, могут провести собрание, принять решение, нужен ли им шлагбаум, лежащие полицейские перед выходами из подъездов, чтобы, соответственно, машины не гоняли и так далее. Какое-то универсальное решение для дворов найти невозможно сегодня».

Проблемы «открытых» дворов беспокоят не только ЦОДД, но и **Минтранс** — там недавно взялись за автомобили юрищ и предпринимателей. Своим приказом ведомство запретило стоянку грузовиков, такси и другого коммерческого транспорта во дворах с этого года. Но спустя два месяца чиновники признали, что норма не работает. Теперь **Минтранс** собирается ввести штрафы.

Со шлагбаумами, конечно, было бы проще. Но есть и еще одна проблема: в Москве, в отличие от других городов, большинство дворов находится на балансе города. И если власти решат сделать какой-нибудь двор тупиковым, как этого хотят в ЦОДД, то они могут забыть спросить жителей, опасается урбанист Аркадий Гершман: «Если сейчас все это начать вот так закрывать, делать дворы тупиковыми без реального одобрения жителей, то это будет социальный взрыв, скорее всего. Потому что, условно, город будет что-то делать без их ведома, и, естественно, это вызовет сопротивление. Как мы, к сожалению, знаем, в Москве не умеют вести диалог с жителями и отстаивать какие-то свои решения, чтобы получить их одобрение».

Потому власти и подталкивают жителей к установке шлагбаумов. Мэрия даже выделяет субсидии на эти цели — 100 тыс. руб.

Властям удобнее: пускай горожане сами разберутся со своими дворами и теми, кому туда можно заезжать. А битвы за лучшее парковочное место, которые начинаются после установки шлагбаума, — это уже проблемы отдельных дворов.

В ЦОДД пока не придумали, как будут делать дворы тупиковыми. Там сейчас разрабатывают типовые схемы организации движения, но на это потребуется как минимум год.

<https://www.kommersant.ru/doc/4268000>

РИА НОВОСТИ; 2020.26.02; В ГЛОНАСС СООБЩИЛИ, КОГДА МВД ПОЛУЧИТ ДАННЫЕ О РЕЗКО ТОРМОЗЯЩИХ АВТО

Система оповещения МВД и ГИБДД о резком торможении автомобилей появится в РФ к 2022 году, данные о необычном поведении машин будут автоматически передаваться из внутренних систем на специальную цифровую платформу, сообщил РИА Новости пресс-секретарь НП «Глонасс», представитель рабочей группы НТИ «Автонет» Ярослав Федосеев.

Данные поведения автомобилей будут поступать из уже существующих транспортных платформ автопроизводителей на платформу «Автодата». Ряд российских производителей уже подтвердил готовность участия в проекте, информация о партнерах будет озвучена в ближайшее время, сказал собеседник агентства.

«Данные будут обезличены. Платформа не будет знать имя собственника ТС. Задача - выявить потенциально опасные участки дорог, основываясь не только на горьком опыте смертельных ДТП», - отметил Федосеев.

Информация с «Автодаты» позволит органам власти принимать необходимые меры безопасности на дорогах: снижение скорости, установка дополнительных знаков, замена асфальтового покрытия и так далее. Ожидается, что данный проект позволит снизить количество ДТП в среднем на 20-30% за год.

Проект «Автодата» предполагает создание платформы, которая будет собирать, хранить и обрабатывать автомобильные и транспортные данные уже существующих цифровых систем. Это данные об эксплуатации автомобиля, а также о внешней окружающей среде - качестве дороги, погодных условиях, географии использования. Информация может поставляться и собираться в режиме реального времени через V2X-технологии, посредством которых автомобиль взаимодействует с другими автомобилями, окружающей средой и инфраструктурой.

<https://ria.ru/20200226/1565205377.html>

RNS; 2020.25.02; В РОССИИ РАЗРЕШИЛИ ПРОЕЗД В ЗАКАЗНЫХ АВТОБУСАХ ПО БИОМЕТРИИ

Правительство приняло поправки в федеральные правила провоза пассажиров и багажа в автомобильном и городском транспорте, которые разрешают идентификацию пассажиров заказных автобусов через систему биометрических данных и с помощью информационных носителей, следует из постановления правительства. Документ опубликован на официальном портале правовой информации.

«Посадка лиц, определенных договором фрахтования, в транспортное средство для заказной перевозки... осуществляется после идентификации пассажира... Идентификация пассажиров может осуществлять в том числе путем предъявления ими документов, либо посредством использования электронных носителей информации и (или) единой информационной системы персональных данных, обеспечивающей обработку, включая сбор и хранение биометрических персональных данных, их проверку и передачу», — следует из текста постановления.

Соответствующие поправки были предложены Минтрансом России в марте 2019 года для совершенствования законодательства и устранения административных барьеров для обеспечения реализации национальной технологической инициативы по направлению «Автонет».

В 2019 году в рамках инициативы был запущен проект платформы «Автодата» по сбору автомобильных данных и сформирован консорциум «Автодата.Рус» с участием крупнейших автопроизводителей, министерств и IT-компаний.

<https://rns.online/transport/V-Rossii-razreshili-proezd-v-zakaznih-avtobusah-po-biometrii--2020-02-25/>

ИЗВЕСТИЯ; 2020.25.02; ЭКСПЕРТЫ ОЦЕНИЛИ ЭКСПЕРИМЕНТ ПО ВНЕДРЕНИЮ ЭЛЕКТРОННЫХ НАКЛАДНЫХ И ПУТЕВЫХ ЛИСТОВ

Эксперимент по внедрению электронной транспортной накладной и электронного путевого листа — это первый шаг к созданию единых стандартов обмена данными между госорганами и бизнесом на отраслевом уровне, считает директор ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» (ЦТЛ) Антон Замков.

«Эти стандарты могут быть использованы на национальном и межгосударственном уровнях для перехода на полноценный электронный документооборот и для цифровой трансформации административных процедур», — сказал он.

Замков также напомнил, что ведение бумажного документооборота составляет 2–2,5% от годового оборота перевозчиков. «К этому надо приплюсовать время при прохождении административных процедур и проверок, отсутствие сквозной интеграции данных и дублирование одной информации для разных проверок. И поэтому оцифровка транспортных документов на государственном уровне, создание единых стандартов обмена данными — масштабные и важнейшие шаги для развития отрасли», — отметил директор ассоциации ЦТЛ.

По мнению исполнительного директора Национального союза экспертов в сфере транспорта и логистики Ольги Федоткиной, пилотная апробация электронных

транспортной накладной и путевого листа позволит участникам транспортно-логистической отрасли отказаться от использования бумажных носителей двух указанных документов. Эксперимент — важный шаг в сторону развития безбумажной логистики. Это напрямую отвечает интересам предпринимателей по повышению эффективности ведения бизнеса и безопасности на дорогах, добавила она. Эксперт также отмечает, что результаты эксперимента позволят перейти к полномасштабному внедрению ЭТрН и ЭПЛ, а также к дальнейшему развитию безбумажных сервисов в России и ЕАЭС.

17 февраля **Минтранс России** запустил эксперимент для внедрения электронной транспортной накладной (ЭТрН) и электронного путевого листа (ЭПЛ) при пассажирских и грузовых автоперевозках в Москве, Татарстане, Московской, Калужской, Рязанской областях и Краснодарском крае. Он завершится 30 октября 2020 года.

В министерстве планируют, что проект поможет повысить безопасность дорожного движения за счет цифровизации предрейсового контроля технического состояния транспортного средства и медосмотра водителя. Кроме того, это сократит издержки бизнеса и ускорит прохождение контрольных и надзорных процедур.

Макет единой государственной информационной системы для сбора, обработки и хранения данных из ЭПЛ и ЭТрН разрабатывает ФГУП «ЗащитаИнфоТранс».

<https://iz.ru/980065/2020-02-25/eksperty-otcenili-eksperiment-po-vnedreniiu-elektronnykh-nakladnykh-i-putevykh-listov>

RNS; 2020.25.02; ЭКСПЕРТ ОБЪЯСНИЛ НИЗКУЮ ДОЛЮ ЭЛЕКТРОМОБИЛЕЙ НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ

Неоправданная дороговизна, неудобство в использовании и постоянная привязка к зарядным станциям могут быть причинами низкой доли электромобилей на российском рынке, заявил изданию Nation News независимый автоэксперт Алексей Шарапов.

«Это искусственная вещь, на которую в мире нет настоящего спроса. Это то же самое, как интересные, забавные, любопытные со всех сторон гаджеты», — пояснил он.

Эксперт также предположил, что такой слабый показатель можно объяснить устоявшимися привычками российских автомобилистов. По его мнению, электромобили будут продаваться лучше, если в стране начнет развиваться соответствующая инфраструктура.

Накануне агентство «Автостат» сообщило, что по состоянию на 1 января текущего года в России насчитывалось 6,3 тыс. электромобилей, что составило 0,014% от общего парка легковых автомобилей в стране. Отмечалось, что 83% всех электрокаров в РФ представлены одной моделью — Nissan Leaf.

<https://rns.online/transport/Ekspert-obyasnil-nizkuyu-dolyu-elektromobilei-na-rossiiskom-rinke-2020-02-25/>

ПРАЙМ; 2020.25.02; УЗБЕКИСТАН ЗАПУСТИЛ АВТОБУСНОЕ СООБЩЕНИЕ С САНКТ-ПЕТЕРБУРГОМ

Компания «Узавтотранс сервис» во вторник запустила регулярное автобусное сообщение по маршруту Самарканд - Ташкент - Санкт-Петербург, сообщили РИА Новости в пресс-службе министерства транспорта Узбекистана.

Правительства Узбекистана и России подписали соглашение о международном автомобильном, в том числе автобусном, сообщении еще в 2000 году, но до последнего времени прямых автобусных рейсов не было. В сентябре 2018 года между странами впервые открылось регулярное прямое автобусное сообщение из Ташкента в Нижний Новгород. Сегодня автобусные рейсы из столицы Узбекистана открыты еще в три российских города - Казань, Москву и Омск.

«Во вторник компанией «Узавтотранс сервис» запущены регулярные автобусные рейсы по маршруту Самарканд - Ташкент - Санкт-Петербург», - сказал представитель

минтранса. По его словам, первый рейсовый автобус отправился в 10.00 (8.00 мск) с автовокзала Самарканда, в 15.00 (13.00 мск) он прибудет в Ташкент, общее время в пути до Санкт-Петербурга - около трех суток.

По данным ведомства, рейсы будут осуществляться через день. С российской стороны перевозки будет осуществлять транспортно-туристическая компания «ТТК Глобус». Стоимость поездки из Самарканда - 840 тысяч сумов (около 90 долларов), из Ташкента - 800 тысяч сумов (85 долларов), обратно в Ташкент - 6,8 тысячи рублей, в Самарканд - 7 тысяч рублей.

Ранее **заместитель министра** транспорта страны Даврон Дехканов заявлял журналистам, что ведомство прорабатывает новые автобусные маршруты из Ташкента еще в пять городов России - Краснодар, Пермь, Новосибирск, Самару и Уфу.

В 2018 году президент Узбекистана Шавкат Мирзиев поручил правительству разработать регулярное прямое автобусное сообщение с городами других стран Центральной Азии и России. По данным узбекской статистики, сегодня около 2,5 миллиона граждан Узбекистана работают за рубежом, в том числе более двух миллионов - в России.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7832297>

ИНТЕРФАКС; 2020.25.02; РОСАВТОДОР ПЛАНИРУЕТ ВЛОЖИТЬ ДО 59,2 МЛРД РУБ. В СТРОИТЕЛЬСТВО СКОРОСТНОЙ МАГИСТРАЛИ ИЗ КРАСНОДАРА В КРЫМ

Росавтодор планирует до 2025 года направить на строительство первого участка скоростной автомагистрали, ведущей из Краснодара в Керчь, 59,2 млрд рублей.

По данным системы «СПАРК-Маркетинг», ФКУ Упрдор «Тамань» (структура федерального дорожного агентства) объявило электронный аукцион на «Выполнение работ по проектированию, строительству и вводу в эксплуатацию объекта капитального строительства: «Строительство и реконструкция автомобильной дороги А-289 Краснодар - Славянск-на-Кубани - Темрюк - автомобильная дорога А-290 Новороссийск-Керчь, I этап».

Максимальная цена контракта установлена в размере 59,193 млрд рублей, включая НДС в размере 20%. Источник финансирования - федеральный бюджет.

Так, в рамках проекта планируется построить участок четырехполосной автодороги длиной 68,36 км категории 1Б со сроком ввода в эксплуатацию в 2024 году. Расчетная скорость движения на участке составит 120 км в час.

Заявки на участие в аукционе принимаются до 13 марта, итоги планируется подвести 17 марта.

Между тем, как сообщил «Интерфаксу» губернатор региона Вениамин Кондратьев во вторник, общая стоимость двух участков новой скоростной автомагистрали из Краснодара в Керчь оценивается в 100 млрд рублей.

«Дорога А-289 от Краснодара до хутора Белого в Темрюкском районе - очень важный для края проект, так как это быстрый и удобный транзит к Крымскому мосту. В настоящий момент дорога в этом направлении не справляется с возросшим трафиком. На протяжении от Славянска-на-Кубани до Белого она двухполосная и проходит через несколько населенных пунктов, в том числе через Темрюк. Поэтому необходима ее модернизация. На первый этап протяженностью 68 км из федерального бюджета выделено 59 млрд рублей. А общая стоимость двух этапов в 119 км оценивается почти в 100 млрд рублей», - сказал Кондратьев.

Новая трасса, по словам губернатора, позволит избежать пробок, значительно повысит транспортную доступность промышленных, портовых и туристических районов края - Славянска-на-Кубани, Крымска, Анапы, Темрюка и всего Таманского полуострова.

«При этом города Славянск-на-Кубани, Темрюк и десяток малых населенных пунктов края перестанут быть транзитными, это значит, что поток машин здесь уменьшится в разы. Сейчас, конечно, от этого местные жители испытывают неудобства», - отметил он.

Как сообщалось, **Росавтодор** в настоящее время ведет строительство новых и реконструкцию уже действующих участков трассы А-290 Новороссийск - Керчь. Работы направлены на создание единого скоростного транспортного коридора, связывающего федеральную трассу М-4 «Дон» с мостовым переходом через Керченский пролив и полуостровом Крым. Строительство и реконструкция автодороги осуществляется по программе федерального проекта «Морские порты», входящего в состав комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года.

В настоящее время подведомственное **Росавтодору** ФКУ Упрдор «Черноморье» ведет работы по строительству обхода Анапы с 47 по 52 км, проводит реконструкцию участков с 73 по 100 км и реконструкцию отрезка с 52 по 73 км. На объекте реконструкции с 52 по 73 км работы начались в IV квартале 2019 года. Предусмотрено строительство трех транспортных развязок, мостов и путепроводов, одноблочных трансформаторных подстанций, локальных очистных сооружений, устройство автобусных остановок и прокладка водопропускных труб. Работы планируется завершить к концу 2024 года.

Ранее сообщалось, что ООО «Дорожная строительная компания» в 2019-2021 годах выполнит реконструкцию автомобильной дороги А-290 Новороссийск - Керчь на участке 73 - 100 км. Цена контракта превышает 10 млрд рублей. Источник финансирования - федеральный бюджет.

Протяженность нынешней трассы Новороссийск - Керчь составляет 166 км. Это дорога федерального значения, часть европейского маршрута Е97. Трасса проходит через Новороссийск, Анапу и Темрюкский район Краснодарского края.

ИНТЕРФАКС; 2020.25.02; «АВТОДОР» ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКА ДЛЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ СЕВЕРНОГО ОБХОДА ТВЕРИ К 2021Г

Госкомпания «Автодор» ищет подрядчика для проектирования строительства северного обхода Твери за 468,4 млн руб. к 2021 году, следует из материалов портала госзакупок.

Согласно опубликованной документации, четырехполосный участок, который входит в М-11, будет иметь протяженность 62,4 км. Расчетная скорость движения по дороге составляет 150 км/ч.

В состав дороги, согласно документации, войдут 20 путепроводов, 6 путепроводов на транспортных развязках, 9 мостов и 4 транспортные развязки. Также предусматривается обустройство двух пунктов взимания платы и четырех площадок отдыха. Количество сооружений уточняется проектом.

«Обход Твери планируется строить в рамках долгосрочного инвестиционного соглашения и эксплуатировать в дальнейшем на платной основе», - сказали «Интерфаксу» в пресс-службе госкомпании «Автодор».

Тарифы за проезд в «Автодоре» пока не называют.

Северный обход Твери станет частью скоростной платной трассы М-11 из Москвы в Санкт-Петербург. Сейчас следующие по ней автомобилисты в районе Твери (149-ый километр) сворачивают на южный обход города, который входит в состав бесплатной трассы М-10. До следующего пересечения с М-11 они следуют 26 км, сталкиваясь с ограничениями скорости.

ТАСС; 2020.25.02; СТОИМОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА НОВОЙ ТРАССЫ К КРЫМСКОМУ МОСТУ СОСТАВИТ ПОЧТИ 100 МЛРД РУБЛЕЙ

Строительство новой трассы от Краснодара до Темрюкского района на Кубани, ведущей к Крымскому мосту, обойдется почти в 100 млрд рублей, на первый этап строительства

выделены средства из федерального бюджета, эта трасса позволит решить проблему возникающих пробок.

«Дорога А-289 от Краснодара до хутора Белого в Темрюкском районе - очень важный для края проект, так как это быстрый и удобный транзит к Крымскому мосту. В настоящий момент дорога в этом направлении не справляется с возросшим трафиком. На первый этап протяженностью 68 км из федерального бюджета выделено 59 млрд рублей. А общая стоимость двух этапов в 119 км оценивается почти в 100 млрд рублей», - сказал Кондратьев.

Он уточнил, что на данный момент дорога на участке от Славянска-на-Кубани до хутора Белого двухполосная и проходит через несколько населенных пунктов, в том числе через город Темрюк. По его словам, новая трасса пройдет в обход как крупных городов, таких как Славянск-на-Кубани, Темрюк, так и небольших населенных пунктов, это позволит устранить неудобства, которые испытывают местные жители, из-за того, что их населенные пункты являются транзитными.

«Новая дорога позволит уйти от пробок, значительно повысит транспортную доступность промышленных, портовых и туристических районов Кубани: Славянска-на-Кубани, Крымска, Анапы, Темрюка и всего Таманского полуострова», - отметил губернатор Краснодарского края.

<https://tass.ru/ekonomika/7832903>

ТАСС; 2020.25.02; ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ УЧАСТКА ТРАССЫ К КУРОРТАМ КЧР ВБЛИЗИ УСТЬ-ДЖЕГУТЫ ВЫРОСЛА В 2 РАЗА

Реконструкция участка трассы А-155 вблизи города Усть-Джегута, соединяющей Черкесск с горнолыжными курортами республики, позволила увеличить его пропускную способность в два раза - до 35 тыс. автомобилей в сутки. Об этом во вторник написал руководитель Карачаево-Черкесии Рашид Темрезов на своей странице в Instagram.

«Дорожники завершили капитальный ремонт 7 км участка автодороги в черте города Усть-Джегута. Главная транспортная артерия нашей республики - федеральная трасса А-155, ведущая к курортам Карачаево-Черкесии, отныне стала еще более комфортной и безопасной. Еще одно немаловажное следствие капремонта на данном участке - здесь исчезли автомобильные пробки в час пик на въезде в Черкесск по утрам, и на выезде - по вечерам <...> Пропускная способность здесь увеличилась в два раза - до 35 тыс. автомобилей в сутки, что, безусловно, позволит сократить путь до наших знаменитых курортов», - написал глава региона.

Темрезов добавил, что теперь трасса А-155 протяженностью 120 км соответствует всем нормативным требованиям и стала безопаснее. «При проведении работ по капремонту здесь, [на участке дороги] применялись новейшие технологии, нацеленные, в первую очередь, на безопасность дорожного движения. Благодаря расширению трассы, усилению дорожного полотна, установке барьерных ограждений и строительству 7 км линий светодиодного электроосвещения по обе стороны от проезжей части, этот участок трассы стал безопасней как для водителей, так и для пешеходов», - отметил глава КЧР.

Федеральная автомобильная дорога А-155 связывает Черкесск с горнолыжными центрами на Домбае, Архызе, Теберде и с астрофизической обсерваторией РАН, также с курортами и аэропортом Минеральные Воды.

<https://tass.ru/v-strane/7835125>

ТАСС; 2020.25.02; ДОРОГУ В ОТДАЛЕННЫЙ МОЗДОКСКИЙ РАЙОН В СЕВЕРНОЙ ОСЕТИИ ПОСТРОЯТ К КОНЦУ 2020 ГОДА

Строительство дороги Моздок - Владикавказ, которая свяжет республиканский центр с самым отдаленным районом Северной Осетии - Моздокским, будет завершено до конца

года. Об этом на встрече с президентом РФ Владимиром Путиным во вторник сообщил глава республики Вячеслав Битаров.

«Это стратегически важная дорога. Сейчас в активной фазе строительство идет, и обязательно к концу этого года мы его реализуем, и республика получит прямое сообщение Моздок - Владикавказ», - сказал Битаров.

В октябре 2019 года министр экономического развития Северной Осетии Казбек Томаев сообщал ТАСС, что строительство дороги в Моздокский район ведется в рамках комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, на реализацию проекта предусмотрено 2,17 млрд рублей.

По его словам, в настоящее время Моздокский район с Владикавказом связывает дорога, которая идет через территорию Кабардино-Балкарской республики, время в пути составляет около двух часов, с вводом в эксплуатацию новой дороги оно сократится в два раза.

<https://tass.ru/v-strane/7832383>

ТАСС; 2020.25.02; ПОЕЗДА ИЗ МОСКВЫ В СЕВАСТОПОЛЬ ЗАПУСТЯТ 27 АПРЕЛЯ

Прямые поезда между Москвой и Севастополем начнут курсировать с 27 апреля, от столицы до курортных городов Евпатория и Феодосия - с мая текущего года, следует из данных сайта компании «Гранд сервис экспресс», выступающей оператором пассажирских железнодорожных перевозок в Крым.

Как сообщали в компании, в апреле будут открыты маршруты в Симферополь из Кисловодска, Екатеринбурга и Мурманска. Также планировалось, что откроется железнодорожное сообщение из Москвы и Санкт-Петербурга в Евпаторию и Феодосию. Обсуждалась возможность запустить прямые поезда между столицей и Севастополем.

Согласно данным на сайте перевозчика, доехать из Москвы в Севастополь по железной дороге напрямую можно с 27 апреля, цена плацкартного билета начинается от 3056 рублей. Время в пути составит 38 часов. В летний период поезда будут курсировать через день.

Поезд из Санкт-Петербурга в Евпаторию будет ходить раз в четыре дня со 2 мая, стоимость билетов от 3659 рублей, в Феодосию - с такой же периодичностью, но с 7 мая, стоимость билетов 3540 рублей. Первый поезд Москва - Евпатория отправится 2 мая, а с 6 мая он будет ходить через день; стоимость билетов начинается от 2934 рублей. По всем маршрутам поездка займет более полутора суток.

Первый состав из Кисловодска в Симферополь отправится 29 апреля, он будет ходить дважды в неделю. Билет стоит от 1630 рублей, дорога займет 21 час 17 минут. Поезд Мурманск - Симферополь будет идти в Крым 3 дня 21 час, с 25 апреля он будет курсировать раз в девять дней. Стоимость билетов - от 5126 рублей. Железнодорожные перевозки из Екатеринбурга в Симферополь начнутся также с 25 апреля, время в пути 2 дня 19 часов, стоимость билетов от 4551 рубля, поезда будут ходить раз в шесть дней.

Прямое железнодорожное сообщение между Симферополем и Москвой, а также Севастополем и Санкт-Петербургом действует с конца декабря прошлого года. Сообщалось о планах запустить и поезда из Крыма до Краснодара и Анапы.

<https://tass.ru/ekonomika/7833043>

РИА НОВОСТИ; 2020.25.02; НА ПОЕЗДА В КРЫМ ЗА ДВА МЕСЯЦА ПРОДАЛИ БОЛЕЕ 170 ТЫСЯЧ БИЛЕТОВ

Более 170 тысяч билетов приобретено пассажирами на поезда из Москвы и Санкт-Петербурга в направлении Крыма и обратно за два месяца с момента запуска движения

поездов дальнего следования на полуостров по Крымскому мосту, сообщили РИА Новости в пресс-службе ФГУП «Крымская железная дорога».

«С момента открытия движения количество проданных проездных документов по всем кассам... 172 728 (билетов - ред.), из них в кассах ФГУП «КЖД» 27 065 (билетов - ред.)», – сообщили в КЖД, напомнив, что билеты можно приобрести как в железнодорожных кассах, так и на сайте перевозчика – компании «Гранд Сервис Экспресс».

На поезд №7/8 сообщением Петербург – Севастополь за прошедшие два месяца продано примерно одинаковое количество билетов в направлении Крыма и из него (по 43 тысячи билетов), на поезд №27/28 Москва – Симферополь больше продано билетов в направлении Крыма (более 47 тысяч), в направлении из Крыма – более 38,5 тысячи билетов, отметили в компании.

<https://ria.ru/20200225/1565161021.html>

ПРАЙМ; 2020.25.02; «ФЕДЕРАЛЬНАЯ ГРУЗОВАЯ КОМПАНИЯ» ЗАПУСТИЛА ПЕРЕВОЗКИ «ГРУЗОВОЙ ЭКСПРЕСС»

Российский железнодорожный оператор «Федеральная грузовая компания» (ФГК, «дочка» РЖД) запустил перевозки «грузовой экспресс» и с марта 2020 года планирует увеличить количество отправок в рамках этой услуги, сообщила компания.

«Федеральная грузовая компания начала оказывать услугу «Грузовой экспресс ФГК» - резервирование вагономест в составе технических маршрутов по расписанию грузовых поездов с согласованным временем отправления и временем прибытия на станцию назначения», - говорится в сообщении ФГК во вторник.

Первый экспресс, состоящий из 55 крытых вагонов, прошел по маршруту от станции Перово Московской железной дороги до станции Инская Западно-Сибирской железной дороги. Генеральный директор ФГК Виктор Воронович, на которого ссылается компания, сообщил, что время в пути составило трое суток, что в 2,5 раза быстрее традиционных отправок в составе нерегулярных поездов.

Глава оператора отметил, что отправитель, отправляя груз экспрессом, может быть уверен в сохранности хрупкого груза и быстрой доставке в срок, так как в пути следования отсутствует сортировка вагонов. Он также подчеркнул, что ФГК, в свою очередь, повышает технологическую эффективность работы парка, сокращая оборот вагона, увеличивая уровень маршрутных отправок и долю груженых вагонов. Кроме того, оператор расширяет свой клиентский портфель и привлекает дополнительный объем грузов с автотранспорта на железную дорогу.

«Начиная с марта 2020 года АО «ФГК» планирует увеличить количество отправок «Грузового экспресса ФГК» до 2 поездов в неделю», - добавляется в сообщении.

«Федеральная грузовая компания» один из крупнейших грузовых железнодорожных операторов в России. Основным видом деятельности компании является предоставление подвижного состава под перевозки грузов, а также оказание транспортно-экспедиционных услуг. Общий вагонный парк ФГК составляет 137,1 тысячи единиц подвижного состава.

ИНТЕРФАКС; 2020.25.02; РЖД ПОЛУЧИЛИ 8,23 МЛРД РУБ. НА РАЗВИТИЕ ЛИНИИ ИЗ КУЗБАССА НА БАМ И ТРАНССИБ

ОАО «Российские железные дороги» 18 февраля завершило размещение дополнительной эмиссии акций на 8,606 млрд руб., следует из сообщения компании.

Бумаги приобретал по закрытой подписке единственный акционер компании - государство. Дополнительный выпуск был зарегистрирован 23 декабря. Он состоит из 8 млн 606,221 тыс. акций номиналом 1 тыс. руб. каждая. Выпуск был оплачен примерно 8,227 млрд руб. денежными средствами и на 0,379253 млрд руб. - имуществом.

Правительственное распоряжение о соответствующих ассигнованиях из федерального бюджета было подписано в декабре. Средства предназначены для финансирования

проекта по развитию участка Междуреченск-Тайшет, обеспечивающего выход грузов из Кузбасса на Транссибирскую и Байкало-Амурские магистрали.

Средства на эти цели предусмотрены в федеральном бюджете на 2019 г. «Принятые решения будут способствовать увеличению пропускной способности сети железных дорог и бесперебойному осуществлению грузовых и пассажирских перевозок», - отмечал кабинет министров.

Что касается полученного монополией имущества, то речь идет об 1/6 доли в объектах железнодорожной инфраструктуры линии Известковая-Чегдомын (Хабаровский край) на 0,379 млрд руб. Эта доля в участке на «связке» Транссиба и БАМа ранее принадлежала ПАО «РусГидро» (МОЕХ: NYDR). Правительство отмечало, что в 2005-2007 гг. за счет федерального бюджета и внебюджетных источников линия протяженностью 30 км была вынесена из зоны затопления водохранилища Бурейской ГЭС. При этом право собственности на новые объекты ж/д инфраструктуры было зарегистрировано в следующих долях: 1/2 - у РЖД, 1/3 - у РФ и 1/6 - у «РусГидро».

В 2016 г. РФ передала свою долю «Российским железным дорогам». «РусГидро» свою долю также передало монополии для осуществления содержания, текущего и капитального ремонта, сохранив за собой право собственности. При этом для энергетической компании этот актив является непрофильным и подлежал безвозмездной передаче в собственность РФ. С 2010 г. «РусГидро» и «Российские железные дороги» вели переговоры по определению варианта передачи оставшейся доли. Однако РЖД отказывались оплачивать актив из-за отсутствия средств, заложенных в инвестпрограмме.

ИНТЕРФАКС; 2020.25.02; РЖД «ПРЕДПРИНИМАЮТ ШАГИ» ПО ВЫХОДУ ИЗ ПРОЕКТА В ИРАНЕ НА ФОНЕ НОВЫХ САНКЦИЙ К ЭТОЙ СТРАНЕ

Группа «Российские железные дороги» планирует выйти из проекта в Иране.

«10 января Соединенные Штаты расширили санкции (до возможности их применения - ИФ) в отношении лиц, участвующих в крупных сделках, связанных со строительством, добычей полезных ископаемых, обрабатывающей и текстильной промышленностью в иранской экономике. Группа предпринимает шаги по выходу из проекта», - говорится в проспекте к евробондам, которые монополия планирует разместить в ближайшее время.

Как сообщалось ранее, в 2017 г. структура РЖД - ООО «РЖД Интернешнл» - подписала с «Железными дорогами Ирана» договор на электрификацию участка Гармсар - Инче Бурун и поставку российской техники и материалов. Стоимость проекта оценивается в 1,2 млрд евро. Проект включает электрификацию ж/д линии протяженностью 495 км, а также подходов к портам Амир-Абад и Торкеман и городу Горган. Он призван значительно увеличить пропускную способность линии и повысить максимальную скорость поездов на отдельных участках.

РЖД отмечали, что на 85% проект будет финансироваться за счет экспортного кредита РФ, а остальные средства поступят от железных дорог Ирана. Компания ожидала, что работа над проектом начнется в середине 2019 г. и продлится примерно 4 года. Для укрепления деловых отношений с Иранскими железными дорогами в 2016 г. «Российские железные дороги» открыли представительство в Тегеране.

ИНТЕРФАКС; 2020.25.02; РЖД В 2020 Г. ПЛАНИРУЮТ ПРОДАТЬ БЛОКПАКЕТ ЖЕЛДОРРЕММАША, ПОДКОНТРОЛЬНОГО «ЛОКОТЕХУ»

ОАО «Российские железные дороги» в 2020 году планирует продать 25% минус 1 акцию АО «Желдорреммаш» (ЖДРМ), говорится в проспекте к евробондам, которые монополия планирует разместить в ближайшее время.

ЖДРМ осуществляет ремонт электровозов, тепловозов, дизель- и электропоездов, тяговых агрегатов, дизелей, колесных пар, электромашин и другого оборудования. Компания была создан в 2008 г. на базе имущества десятка локомотиворемонтных заводов РЖД - в

Екатеринбурге, Ростове-на-Дону, Новосибирске, Челябинске, Ярославле, Астрахани, Воронеже, Улан-Удэ, Оренбурге и Уссурийске (Приморский край).

В 2012 г. монополия продала 75% минус 2 акции «Желдорремаша» структуре группы «Локомотивные технологии» («Локотех») за 7,915 млрд руб. (начальная цена продажи пакета составляла 7,9 млрд руб.). Покупатель - «Локотех-Сервис» - получил контракт на полное сервисное обслуживание парка тягового подвижного состава «Российских железных дорог». Договор предусматривает плановое и внеплановое обслуживание 14,8 тыс. локомотивов и рассчитан на 40 лет.

Группа «Локотех» управляет активами, занимающимися обслуживанием, ремонтом, модернизацией и лизингом локомотивов, производством узлов и деталей для предприятий железнодорожного машиностроения. В составе производственной базы - 10 локомотиворемонтных заводов и более 90 сервисных депо по всей РФ. Основана владельцами «Трансмашхолдинга» - крупнейшего в РФ производителя подвижного состава для рельсового транспорта, заводы которого расположены в Санкт-Петербурге, Брянске, Пензе, Твери, Московской, Ростовской и Саратовской областях, а также в Швейцарии, Венгрии, ЮАР, Египте, Аргентине, Белоруссии и Казахстане.

ИНТЕРФАКС; 2020.25.02; РЖД В 2020 ГОДУ ПЛАНИРУЮТ ПРОДАТЬ ДОЛИ В ПРОИЗВОДИТЕЛЯХ ШПАЛ И ПНК

ОАО «Российские железные дороги» в 2020 году намерено продать по 25% + 1 акция АО «Первая нерудная компания» (ПНК) и АО «Бетэлтранс» (БЭТ), а также 100% минус 1 акция АО «Трансвудсервис» (ТВС).

Соответствующая информация приводится в проспекте к евробондам, которые монополия планирует разместить в ближайшее время.

ПЕРВАЯ. НЕРУДНАЯ. СВОЯ

ПНК была создана в 2008 г. на базе профильного имущества **РЖД**. Холдинг объединяет 18 щебеночных заводов, занимающихся добычей и переработкой нерудных полезных ископаемых. Поставляет ж/д перевозчику и его «дочкам» значительную часть продукции (тот взял обязательства по ее закупке после сделки по продаже части актива). В 2014 г. ООО «Нерудная компания «Бердяш» (сейчас - «ПНК-Урал» Артема Чайки, ПНКУ) выиграло конкурс **РЖД** по продаже 75% минус 2 акции «Первой нерудной», предложив за них 4,86 млрд руб.

Необходимость сохранения в своей собственности блокпакета в ПНК «Российские железные дороги» мотивировали стремлением привлечь к управлению компанией профильного отраслевого инвестора, «способного обеспечить поставки продукции для регионов, в которых существует дефицит щебня, по установленной цене». Кроме того, монополия рассчитывала на обеспечение своих потребностей в щебне «на оптимальных условиях на долгосрочный период».

Все эти цели, по мнению монополии, были достигнуты: финансовые показатели «Первой нерудной» «показывают положительную динамику», выручка в 2018 г. выросла на 9,2%, до 20,103 млрд руб., чистая прибыль - на 35,6%, до 792 млн руб. В итоге актив был включен в число непрофильных. Выйти из ПНК «Российские железные дороги» планировали в 2019 г. В середине прошлого года совет директоров **РЖД** предварительно одобрил отчуждение доли. Сейчас в правительстве готовятся соответствующие директивы совету директоров монополии.

При этом прошлым летом в письме в Федеральное агентство по управлению государственным имуществом РФ генеральный директор «Российских железных дорог» Олег Белозеров отмечал, что акционерное соглашение, подписанное с 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 продажу блокпакета «Первой нерудной» 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.

Если ПНКУ откажется, будет проведен открытый аукцион среди российских и иностранных инвесторов с поэтапным повышением цены. В случае признания торгов несостоявшимися предлагалось - в соответствии с акционерным соглашением - осуществить прямую продажу акций «Первой нерудной» «ПНК-Уралу». Рыночная стоимость блокпакета ПНК в середине 2019 г. оценена структурой PricewaterhouseCoopers в 2,868 млрд руб.

ШПАЛОПРОПИТКА

«Бетэлтранс» («Бетонные элементы транспорта») - крупнейший производитель железобетонных шпал в РФ и СНГ. В состав компании входят 9 заводов. Контрольный пакет акций принадлежит **РЖД**. 50% минус 2 акции - у АО «Т-Индустрия» («Т-И»), которое купило их в конце 2014 г. за 3,025 млрд руб. по итогам соответствующего открытого конкурса. Согласно данным базы «СПАРК-Интерфакс», компания на 70% принадлежит нидерландской «Споор Стрюктююр Инвестеринг», на 30% - ООО «Аква Солид» (Москва). В последней 99% - у Игоря Чайки.

Позднее «Т-Индустрия» предложила монополии продать еще 25% акций БЭТ по цене предыдущей сделки «в обмен» на отказ от 420 млн руб. штрафов к **РЖД** за меньший по сравнению с оговоренным объем закупок продукции. Такие условия содержались в письме Леонида Комарова, который тогда занимал пост генерального директора «Т-И», Олегу Белозерову. Одновременно фирма выражала готовность взять на себя обязательства перед железнодорожной монополией на покупку оставшихся 25% акций «по рыночной цене, но не ниже 1 тыс. 604,9 руб. за акцию» (1,513 млрд руб.) в течение года с момента окончания действующего контракта на поставку готовой продукции.

В 2017 г. совет директоров «Российских железных дорог» принял решение продать 25% акций «Бетэлтранса» «Т-Индустрии» на ее условиях. При решении продать долю в БЭТ третьему лицу «Т-И» или **РЖД** будут иметь преимущественное право выкупа акций на тех же условиях. «Т-Индустрия» будет обязана в течение года после окончания действия договоров на поставку «Бетэлтрансом» продукции «Российским железным дорогам» («при желании **РЖД**») купить оставшиеся в их собственности 25% + 1 акция «по рыночной цене не ниже 1 тыс. 604,9 руб. за акцию».

При этом «Т-Индустрия» будет обязана сохранить до 2020 г. производственные мощности производительностью 10,5 млн шпал в год и действующей формулы цены на готовую продукцию в рамках поставки для **РЖД** в пределах этого объема. Федеральная антимонопольная служба РФ до этого разрешила «Т-И» приобрести 24,99% акций «Бетэлтранса», что позволит покупателю довести долю до 74,98% и получить возможность определять условия предпринимательской деятельности. При этом регулятор выставил поведенческие условия. В проспекте к евробондам «Российских железных дорог» отмечается, что текущая их доля в БЭТ - 25% + 1 акция.

«Трансвудсервис» - еще один производитель шпал, но деревянных. Холдинг создан в 2008 г. ТВС были переданы 11 заводов, занимающихся пропиткой антисептиками деревянных шпал, брусьев и столбов для линий электропередачи. Компания так же является основным их поставщиком для **РЖД**. Активы группы расположены в Оренбурге, Томске, Еврейской

автономной области, Красноярском крае, а также Свердловской, Тверской, Брянской, Иркутской и Вологодской областях.

Продать на аукционе 100% минус 1 акция «Трансвудсервиса» РЖД хотели еще в 2011 г. Начальная цена была установлена на уровне 1,95 млрд руб. Однако торги были отменены в связи с тем, что на участие в них было подано менее двух заявок. «Российские железные дороги» тогда сообщили, что намерены провести «мероприятия по повышению инвестиционной привлекательности непроданных «дочек», в том числе и ТВС, не пояснив, правда, о чем именно идет речь. Перевозчик лишь отмечал, что повторный аукцион планируется провести в 2012 г., однако этого также сделано не было.

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.26.02; «ТРАНСНЕФТЬ» РАССКАЗАЛА О ПЛАНАХ РАЗВИТИЯ КРУПНЕЙШЕГО РОССИЙСКОГО ПОРТА; БОЛЬШИНСТВО ПРОЕКТОВ МОНОПОЛИИ ЗАПОЗДАЛИ И МАЛОПЕРСПЕКТИВНЫ, СЧИТАЮТ ЭКСПЕРТЫ

«Транснефть» во вторник, 25 февраля, сообщила, как планирует развивать крупнейший портовый холдинг России – группу Новороссийский морской торговый порт (НМТП). «Транснефть» контролирует 60,6% НМТП, стратегию развития до 2029 г. совет директоров НМТП утвердил еще в декабре 2019 г.

За 10 лет (2020–2029 гг.) НМТП планирует инвестировать в портовые мощности 108,4 млрд руб., сообщила «Транснефть». В среднем это немного больше, чем тратила группа на инвестиции ранее, в 2016–2018 гг., например, ее капитальные вложения составляли от 6,8 млрд до 8,8 млрд руб. в год. Но большая часть инвестиций в ближайшем десятилетии пойдет на поддержание и реконструкцию существующих мощностей – 63,3 млрд руб., и лишь 45,1 млрд будут потрачены на новые проекты.

Таких проектов четыре: универсальный перегрузочный комплекс и новый контейнерный терминал в Новороссийске, терминал минеральных удобрений и терминал растительных масел, локация последних не названа, у НМТП есть дочерние порты в Приморске и Балтийске. Эти проекты увеличат годовую мощность группы на 21,8 млн т.

Расширять профильные для «Транснефти» и ключевые для своего бизнеса мощности по перевалке нефти НМТП не планирует, следует из презентации «Транснефти». В 2019 г. группа НМТП обработала 142,5 млн т грузов, 79,4% этих объемов пришлось на нефть и нефтепродукты.

Никаких сюрпризов новая стратегия не содержит, ироничен человек, близкий к конкурирующему портовому оператору: «Транснефть» все годы с покупки НМТП в 2010 г. была сосредоточена на перевалке нефти, сейчас эти мощности избыточны, а в других грузовых сегментах прорывные проекты придумать трудно – их и нет.

Аналитик «ВТБ капитала» Елена Сахнова и гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров согласны, что нефтеналивные мощности НМТП избыточны и расширения не требуют.

«Дополнительные контейнерные терминалы в Новороссийске также не нужны. В прошлом году группа «Дело» запустила в Новороссийске новый причал для обработки контейнеров, мощности в порту избыточны», – говорит Сахнова. «Группа «Дело» Сергея Шишкарева в конце 2019 г. купила у РЖД «Трансконтейнер», крупнейшего железнодорожного перевозчика контейнеров. «Дело» – самый эффективный игрок в перевалке контейнеров, поэтому окупаемость других проектов в Новороссийске вызывает сомнения», – согласен Бурмистров.

«Дело» в 2019 г. перевалило в Новороссийске 375 000 TEU при мощности контейнерного терминала в 700 000 TEU. Крупнейший российский игрок Global Ports (активы на Северо-Западе и на Дальнем Востоке) при мощности терминалов в 2 млн TEU в 2018 г. (за 2019 г. показателей еще нет) обработал 1,35 млн TEU.

Будут востребованы терминалы по перевалке растительных масел в Новороссийске и минеральных удобрений, считает Сахнова: таких мощностей не хватает, плюс Новороссийск близок к крупным российским производствам и к крупным импортерам российских масел – странам Ближнего Востока, Египту.

«Терминалы по перевалке генеральных грузов и растительных масел присутствовали в стратегии НМТП еще в 2015 г., здесь ничего нового. Перевалку генеральных грузов и удобрений планирует развивать группа ОТЭКО в порту Тамань, поэтому целесообразность этих проектов НМТП также вызывает вопросы, возможно, компания с ними запоздала», – продолжает Бурмистров.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/02/25/823817-transneft-rasskazala>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4268300>

ИНТЕРФАКС; 2020.25.02; ПОДКОМИТЕТ ИМО СОГЛАСОВАЛ ЗАПРЕТ НА ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ТЯЖЕЛОГО МАЗУТА В АРКТИЧЕСКИХ ВОДАХ С 2024Г

Подкомитет по предотвращению и ликвидации загрязнений (PPR) Международной морской организации (ИМО) согласовал запрет на использование и перевозку флотского («тяжелого») мазута в арктических водах, сообщила организация.

Предполагается, что запрет вступит в силу с 1 июля 2024 года, но суда, имеющие двойной корпус смогут использовать мазут до 1 июля 2029 года. Запрет коснется использования и транспортировки бункеровочного мазута, плотностью выше 900 кг/м³ при 15С или с кинематической вязкостью, превышающей 180 мм²/с при 50С.

Предполагается, что новое требование не коснется поисково-спасательных судов, а также судов, предназначенных для предотвращения и ликвидации разливов нефти.

Страны, которые имеют арктическое побережье (Россия, Канада), смогут до 1 июля 2029 года выдавать дополнительные разрешения для судов под своими флагами для использования тяжелого мазута. В пресс-службе Фонда дикой природы (WWF России) поясняют, что это правило может коснуться судов, которые, к примеру, обеспечивают «Северный завоз».

Новые требования будут отражены в поправках к приложению «Правила предотвращения загрязнения нефтью» конвенции МАРПОЛ. Подкомитет согласовал их в конце прошлой недели. Поправки планируется рассмотреть в октябре на 76-м заседании Комитета по защите морской среды ИМО, и утвердить на следующем заседании - весной 2021 года.

В сообщении ИМО также говорится, что подкомитет создал корреспондентскую группу для разработки стандартов (руководящих принципов) по снижению рисков от использования и перевозки тяжелого мазута в арктических водах. Они будут охватывать вопросы строительства и эксплуатации судов, бункеровки, инфраструктуры и связи, повышения готовности к разливам мазута, а также его раннего обнаружения и мер по реагированию.

Руководитель программы WWF России по экологической ответственности бизнеса Алексей Книжников отмечает, что согласование текста поправок к МАРПОЛ на фоне роста интенсивности судоходства в Арктике - важный шаг в части экологических рисков и воздействий.

«Конечно, экологические организации ставили своей целью добиться запрета в более ранние сроки, но страны договорились, что определенные типы судов могут использовать мазут еще достаточно долго, вплоть до 2029 года», - цитирует пресс-служба WWF Книжникова.

«С другой стороны, именно наша страна может показать пример ухода от использования любых нефтепродуктов в качестве судового топлива в Арктике уже в ближайшие годы. Так, по нашим оценкам, доля транзитных судовых перевозок по СМП на сжиженный природный газ (СПГ) в 2019 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. Таким образом, весь набор экологических преимуществ от перехода на СПГ может сделать судоходство по СМП более конкурентным», - рассуждает он.

По данным WWF, около 75 % всего топлива, которое сейчас используется в арктическом судоходстве, - это флотский мазут. Его разливы наносят огромный вред коренным народам Арктики и морским экосистемам, он очень 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 («черный углерод»). По этим причинам использование судового остаточного топлива уже запретили в Антарктике.

ИНТЕРФАКС; 2020.25.02; РОСМОРРЕЧФЛОТ МОЖЕТ ОБЪЯВИТЬ КОНКУРС НА СТРОИТЕЛЬСТВО II ЭТАПА БАГАЕВСКОГО ГИДРОУЗЛА В МАРТЕ-АПРЕЛЕ - ВЛАСТИ

Конкурс на строительство в Ростовской области объектов второго этапа Багаевского гидроузла на Дону может быть объявлен в марте-апреле, сообщил замгубернатора региона Виктор Вовк на пресс-конференции в ростовском пресс-центре информационного агентства «Интерфакс-Юг» во вторник.

«Сроки перенесены на 2023 год по реализации этого мероприятия, оно обеспечено в полном объеме финансированием. Я думаю, что в марте-апреле будет объявлен конкурс - коллеги из федерального агентства (Росморречфлота - ИФ) называют такую дату», - сказал он.

Росморречфлот в апреле 2019 года не нашел подрядчика для строительства второго этапа Багаевского гидроузла за 19,4 млрд рублей (с НДС): на участие в конкурсе не было подано ни одной заявки. Сроком начала выполнения работ должна была быть определена дата подписания госконтракта с «Азово-Донской бассейновой администрацией», окончание работ - 1 декабря 2020 года.

В ходе второго этапа планируется построить судоходный шлюз, верхний и нижний подходные каналы с причалонаправляющими сооружениями, водосбросную плотину, рыбопропускной шлюз, рыбоходно-нерестовый канал, подъездную дорогу, водозабор, защитные дамбы, участки берегоукрепления и другие объекты.

Строительство объектов первого этапа (подготовительный период) вело АО «Стройтрансгаз» (МОЕХ: STGZ) Геннадия Тимченко с апреля 2018 года. Работы были завершены в 2019 году. В рамках подготовительного этапа СТГ построил причал стройбазы, судоходную прорезь в левом рукаве Дона, линию электропередачи. Стоимость работ - 667,2 млн рублей.

Строительство Багаевского гидроузла предусмотрено ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)». Максимальная стоимость строительства гидроузла, включая обустройство его водохранилища - 22 млрд рублей. Ввод объекта позволит решить задачу поддержания гарантированных глубин судового хода и обеспечения безопасного судоходства на Нижнем Дону.

РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.25.02; ВЭБ ПОПРОСИЛ 70 МЛРД РУБ. ИЗ БЮДЖЕТА НА ПОСТАВКУ SUPERJET ДЛЯ «АЭРОФЛОТА»

ВЭБ.РФ обращался в правительство с просьбой о докапитализации примерно на 70 млрд руб. Деньги понадобились банку для финансирования поставок SSJ100 «Аэрофлоту». В ВЭБе говорят, что сейчас сумма докапитализации уже неактуальна

Для финансирования поставки в лизинг 100 самолетов Sukhoi Superjet «Аэрофлоту» госкорпорация ВЭБ.РФ в ноябре 2019 года просила Минфин о докапитализации примерно

на 70 млрд руб. (для субсидирования лизинговой ставки). Об этом РБК рассказал источник в одном из профильных ведомств.

Источник в крупной лизинговой компании подтвердил РБК, что ВЭБ просил о такой господдержке: 40 млрд руб. на субсидирование ставки и оставшиеся средства — непосредственно на закупку самолетов.

Зачем ВЭБу понадобилось 70 млрд руб. из бюджета

О том, что ВЭБ профинансирует сделку «Аэрофлота» с производителем Sukhoi Superjet «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС), сообщил председатель госкорпорации Игорь Шувалов 30 октября по итогам заседания наблюдательного совета. «По всем вопросам повестки были приняты положительные решения. Самый важный и сложный вопрос был по приобретению 100 самолетов Sukhoi Superjet для передачи в лизинг нашему главному национальному перевозчику — «Аэрофлоту», — сказал тогда он.

Шувалов отметил, что сделка «сложная и требующая капитала для ВЭБ и ликвидности». Необходимую сумму докапитализации он тогда не уточнил, отметив лишь, что вся сумма сделки по закупке 100 лайнеров — \$3,8 млрд (чуть больше 240 млрд руб. по курсу на конец октября).

По словам главы ВЭБа, в ходе набсовета были представлены различные варианты финансирования сделки, которые включают определенные гарантии со стороны правительства либо задействование других механизмов. «Были даны поручения доработать на площадке Министерства финансов, и мы надеемся, что до конца года решение будет принято в окончательном варианте», — заключал он.

В пресс-службе ВЭБ.РФ заявили РБК, что сценарий и суммы докапитализации «неактуальны». «Параметры сделки находятся в процессе обсуждения, говорить о них более подробно — преждевременно», — сообщил представитель госкорпорации.

В пресс-службе правительства и Минфина отказались от комментариев. РБК направил запросы в «Аэрофлот» и ГСС.

Кто финансировал поставку первых десяти самолетов

Реализация проекта поставок SSJ предусмотрена до 2026 года. По словам обоих источников РБК, в связи с субсидированием лизинговой ставки для поставок первых десяти лайнеров «Аэрофлоту» потребность в капитале ВЭБа составляла 9,8 млрд руб. Речь шла об имущественном взносе на такую сумму, уточняет один из собеседников.

Такую же сумму на закупку лайнеров у ГСС в 2018 году получила в виде субсидий Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК), которой до этого выделили еще 34 млрд руб. из бюджета на покупку 36 лайнеров.

Однако в декабре 2019 года ВЭБ оформил сделку только на пять SSJ для «Аэрофлота», еще пять лайнеров из первой партии в итоге финансировал Сбербанк, заявил Шувалов 13 декабря. Определить объемы и источники господдержки на оставшиеся 90 лайнеров SSJ госкорпорация предлагала в 2020 году, рассказывают собеседники РБК.

В конце прошлого года стало известно, что ГСС не выполнила план продаж Sukhoi Superjet на 2019 год. В апреле сообщалось, что годовой план поставок самолетов составлял около 20–25 лайнеров.

В феврале 2019 года единственная европейская компания, эксплуатирующая Superjet, — ирландская CityJet — отказалась от этих самолетов. На SSJ компания выполняла полеты для другой авиакомпании — Brussels Airlines. Но вскоре Brussels Airlines отказалась от лайнеров этой модели из-за нехватки запчастей. Летом стало известно, что от российских самолетов отказалась и мексиканская Interjet, которая была их вторым по величине эксплуатантом (22 лайнера) после «Аэрофлота» (у него в парке 49 самолетов). Однако в ГСС отказ Interjet от SSJ опровергали.

Несмотря на проблемы Sukhoi Superjet на международном рынке, норвежская авиакомпания Norwegian Air Shuttle, которая входит в тройку европейских лоукостеров, в прошлом году заключила с ГСС меморандум о поставке 40 самолетов SSJ с

возможностью летать по транссибирскому маршруту, рассказывали источники РБК. В ноябре 2019 года факт переговоров России с норвежской компанией подтвердил министр промышленности Денис Мантуров.

<https://www.rbc.ru/business/25/02/2020/5e4e78539a794745d2ea2c5c>

ИНТЕРФАКС; 2020.25.02; РОСАВИАЦИЯ ВЫДЕЛИТ 352 МЛН РУБ. НА ДОВЕДЕНИЕ АЭРОПОРТА «ГАГАРИН» ДО II КАТЕГОРИИ ИСАО

ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» (ФГУП АГА, структура Росавиации) заказало работы по доведению системы светосигнального и радиотехнического оборудования аэропорта «Гагарин» (Саратов) до требования II категории ИСАО, следует из данных «СПАРК-Интерфакс».

Договор стоимостью 351,7 млн руб. получило московское ООО «Сибмекс холдинг». Завершить работы, согласно документации, нужно до октября 2020 г.

Сейчас светосигнальное оборудование «Гагарина» позволяет совершать посадку по I категории ИСАО: с относительной высотой принятия решения не менее 60 м и при дальности видимости на взлетно-посадочной полосе не менее 550 м. При второй категории высота принятия решения - от 30 м, дальность видимости на ВПП - от 350 м.

Перед открытием «Гагарина» в августе прошлого года гендиректор авиакомпании «Победа» Андрей Калмыков возмущался, что при I категории можно выполнять рейсы в идеальных погодных условиях, а при тумане самолеты вынуждены уходить на запасные аэродромы. «Сейчас XXI век - такой аэропорт должен иметь как минимум вторую категорию», - говорил топ-менеджер. Глава Росавиации Александр **Нерадько** обещал, что вторая категория «Гагарину» будет присвоена летом 2020 г.

ИНТЕРФАКС; 2020.25.02; «БАЗЭЛ АЭРО» В 2020Г НАЧНЕТ СТРОИТЬ НОВЫЙ АЭРОВОКЗАЛ В АЭРОПОРТУ КРАСНОДАРА

«Базэл Аэро» планирует начать строительство нового аэровокзального комплекса в аэропорту Краснодара уже в текущем году, общая площадь комплекса составит 75 тыс. кв. метров, сообщила пресс-служба аэропорта.

Новый терминал будет представлять собой единый трехэтажный аэровокзальный комплекс для обслуживания внутренних и международных рейсов. Площадь каждого этажа составит 25 тыс. кв. м.

Согласно плану функционального зонирования, на первом этаже будет размещена зона регистрации на рейсы внутренних и международных авиалиний и сдачи багажа, в том числе зона самостоятельной регистрации. Камера хранения багажа, медпункт, авиакасса, магазины и кафе, багажное отделение, зал прилета и выдачи багажа также будут размещены на первом этаже.

На втором этаже разместится инфраструктура для трансферных пассажиров, VIP- и бизнес-залы, игровая комната матери и ребенка, служебные и технические помещения для пограничной и таможенной служб, а также для внутренних служб аэропорта. На третьем этаже здания будут находиться залы ожидания для пассажиров, несколько залов ожидания для пассажиров бизнес-класса и Priority Pass, зона общественного питания и магазинов, пограничный и таможенный контроль и единая зона предполетного досмотра пассажиров. Как сообщалось, «Базэл Аэро» планирует реализовать проект развития аэропорта Краснодара до 2023 года. Объем инвестиций компании в строительство терминала составит более 18 млрд рублей. Новый аэровокзал будет способен обслуживать более 2,6 тыс. пассажиров в час, тогда как в настоящее время пропускная способность аэропорта составляет 1,1 тыс. человек. Ожидаемый пассажиропоток в 2023 году составит 6,5 млн человек.

В конце декабря 2019 года управляющий директор аэропорта Дмитрий Кириченко сообщал на совещании в мэрии Краснодара, что инвестиции «Базэл Аэро», а также

бюджетов всех уровней в проект развития аэропорта Краснодара оценены в 24,1 млрд рублей.

За счет средств федерального бюджета в 2023 году запланировано строительство нового перрона площадью 240 тыс. кв. м, который позволит одновременно обслуживать 21 воздушное судно (сейчас - 12), а также рулежных дорожек. Бюджет проекта - 4,6 млрд рублей.

Запланировано также строительство и перенос федеральных объектов аэронавигационной инфраструктуры, находящихся в ведении Госкорпорации по организации воздушного движения: вышки контрольно-диспетчерского пункта и радиолокационного оборудования.

Росавиация в 2018 году распорядилась изъять земельные участки под реализацию проекта. Общая площадь изымаемых земель составляет около 370 га. Тогда же ведомство приказало АО «Международный аэропорт Краснодар» выкупить изымаемые участки.

Ранее «Базэл Аэро» сообщала о намерении инвестировать 11 млрд рублей в развитие своего аэропортового комплекса в Краснодаре. Проект включает строительство нового пассажирского терминала, привокзальной площади, грузового и VIP-терминалов, пешеходной галереи, парковок. Тогда отмечалось, что предполагаемый срок реализации проекта - 2018-2022 годы.

РИА НОВОСТИ; 2020.26.02; АВИАКОМПАНИЮ «ЯКУТИЯ» ПРОСЯТ ПРИЗНАТЬ БАНКРОТОМ

Компания «Аэрокарго +» подала исковое заявление в арбитражный суд республики о признании банкротом авиакомпании «Якутия» за долги в размере свыше 200 миллионов рублей, сообщает пресс-служба суда.

Как отметили в пресс-службе, «Аэрокарго +» подала иск 21 февраля.

«Как следует из искового заявления, постановлением четвертого арбитражного апелляционного суда от 31.10.2019 по делу № А58-6730/2018 с АО «Авиакомпания Якутия» в пользу ООО «Аэрокарго+» были взысканы убытки в размере 223 798 493,07 рубля. Во исполнение постановления был выдан исполнительный лист. Однако сумма в размере 210 987 205, 82 рубля на расчетный счет кредитора не перечислена. По состоянию на 31.01.2020 основная сумма долга должника составляет 210 987 205, 82 рублей», - говорится в сообщении.

Отмечается также, что вопрос о принятии заявления к производству арбитражного суда республики будет решен в течение пяти рабочих дней.

<https://ria.ru/20200226/1565206916.html>

ТАСС; 2020.25.02; ПЕТЕРБУРГ ПЛАНИРУЕТ НАЛАДИТЬ ПРЯМОЕ РЕГУЛЯРНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ С ДЕЛИ И МУМБАИ

Компания-оператор петербургского аэропорта Пулково «Воздушные ворота Северной столицы» (ВВСС) ведет переговоры с индийскими партнерами об организации прямого регулярного авиасообщения между Петербургом и городами Дели и Мумбаи. Об этом сообщил во вторник губернатор Санкт-Петербурга Александр Беглов на встрече в Смольном с послом Индии в Москве Балой Венкатешем Вармой.

«Санкт-Петербург заинтересован в организации прямого регулярного авиасообщения с Дели и Мумбаи. Компания «Воздушные ворота Северной столицы» ведет переговоры с индийскими партнерами. Предложения прямых рейсов сейчас рассматривают компании, надеюсь, у нас это получится», - сказал Беглов.

Он пояснил, что наблюдается устойчивый рост непрямого пассажиропотока между Индией и Санкт-Петербургом: тысячи туристов из Дели и Мумбаи едут в Петербург со стыковками в других городах ввиду отсутствия прямых рейсов.

«Мне нравится идея о том, что аэропорт Пулково мог бы стать важным пунктом в авиасообщении Россия - Индия. Этот аэропорт может также стать связующим звеном в маршруте Индия - Европа», - сказал посол.

Он отметил, что количество индийских туристов в Петербург растет, особенно в последние два года, и высказал надежду на развитие этой тенденции. По данным пресслужбы Смольного, в 2019 году Петербург принял почти 14 тыс. туристов из Индии, около 5 тыс. петербуржцев посетили Индию.

<https://tass.ru/spb-news/7834117>

ТАСС; 2020.25.02; «ГАЗПРОМ НЕФТЬ» НАЧАЛА ЗАПРАВКИ САМОЛЕТОВ «В КРЫЛО» В АЭРОПОРТУ УЛАН-УДЭ

«Газпромнефть-Аэро» - оператор авиатопливного бизнеса «Газпром нефти» - приступила к заправке «в крыло» регулярных рейсов в международном аэропорту «Байкал» в Улан-Удэ. Об этом говорится в сообщении компании.

Аэропорт в столице Бурятии стал 61 по счету в сбытовой сети «Газпромнефть-Аэро» в России и 284-м в мире. Реализация авиатоплива осуществляется сбытовым подразделением «Славнефть-Туношна» - совместного операционного предприятия «Газпромнефть-Аэро» и «Роснефть Аэро». Первым самолетом, заправленным в Улан-Удэ в рамках партнерства двух компаний, стал рейс авиакомпании Smartavia в Москву.

Топливо для заправки самолетов будет поступать с российских НПЗ, в том числе с Омского завода, принадлежащего «Газпром нефти».

Аэропорт Байкал является внутрироссийским узловым аэропортом федерального значения и имеет статус международного. Одним из его преимуществ является географическое расположение и возможность принимать рейсы из стран Азиатско-Тихоокеанского региона для технической посадки, дозаправки и наземного обслуживания.

В 2017 году аэропорту присвоен статус открытого неба пятой степени свободы воздуха. Это позволяет воздушной гавани принимать самолеты иностранных компаний для транзитных рейсов. В России такой статус имеют аэропорты Владивостока, Сочи и Калининграда. В 2018 году в рамках федеральной целевой программы «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года» за 4 млрд рублей построена новая взлетно-посадочная полоса, способная принимать такие типы самолетов, как Boeing 767-300.

<https://tass.ru/ekonomika/7833773>

ТАСС; 2020.25.02; ЮГРА НАМЕРЕНА НАПРАВИТЬ 1,5 МЛРД РУБ. НА СУБСИДИРОВАНИЕ РЕЙСОВ UTAIR В РЕГИОНЕ

Власти Ханты-Мансийского автономного округа (ХМАО) рассматривают возможность направить 1,5 млрд рублей на субсидирование рейсов авиакомпании Utair, выполняемых внутри региона. Об этом во вторник сообщила губернатор Югры Наталья Комарова в ходе встречи с жителями города Урай.

Власти Югры владеют 38,8% акций Utair. Ранее Комарова поставила перед авиакомпанией задачу радикального улучшения транспортной доступности в регионе. Выполняя поручение губернатора, перевозчик связал небольшие города автономного округа с административными центрами - Ханты-Мансийском, Тюменью, а также с Сургутом. В 2019 году были открыты пять новых межмуниципальных внутриокружных маршрутов и 14 субсидируемых маршрутов за пределы региона, в результате чего пассажиропоток на внутриокружных авиамаршрутах увеличился на 45%, а на межрегиональных - на 32%.

«Нам нужно дополнительно 1,5 млрд рублей, чтобы эту сетку (авиамаршрутов внутри Югры - прим. ТАСС) содержать к уже открытому финансированию», - сказала глава региона.

По ее словам, полностью схема авиаперевозок, выполняемых Utair в Югре, будет запущена только после обсуждения с жителями. «Мы ее запустим только тогда, когда обсудим с населением в разных форматах - цена, маршрут, количество рейсов, пассажиров и стоимость для бюджета», - сказала глава региона.

Губернатор напомнила, что новая сеть внутренних региональных перевозок была частично запущена в 2019 году. «В прошлом году мы впервые запустили новую сетку авиамаршрутов. <...> Она в большей степени сконцентрирована на выполнении внутренних региональных перевозок. Каждый новый маршрут оценивали с точки зрения его заполняемости. <...> Одновременно и стоимость билета тоже имеет значение - чем он меньше, тем больше уровень дотаций из окружного бюджета. То есть за 100 рублей или за 1 тыс. улететь невозможно. Эта цена приемлема для людей, но это не стоимость услуги, она стоит дороже. Нужно понимать, сколько мы готовы на эти цели заплатить из бюджета», - сказала она.

Согласно информации на сайте Utair, в Югре запущены цепочки рейсов Ханты-Мансийск - Игрим - Березово - Тюмень, Тюмень - Игрим - Березово, Ханты-Мансийск - Белоярский - Нягань, Ханты-Мансийск - Нягань - Белоярский, Сургут - Белоярский - Нягань, Тюмень - Советский - Белоярский, Ханты-Мансийск - Урай - Советский, Тюмень - Урай - Советский. Стыковки в региональных аэропортах составят 45-50 минут.

Долги Utair

Utair - четвертая по величине авиакомпания в России после группы «Аэрофлот», S7 и «Уральских авиалиний», в 2019 году она перевезла более 7,7 млн человек. По итогам 2018 года ее чистый убыток составил почти 22 млрд рублей против 2,43 млрд чистой прибыли годом ранее. Убыток компании по МСФО за первое полугодие 2019 года составил почти 9,5 млрд рублей против убытка в 5,2 млрд руб. за аналогичный период 2018 года. Крупнейшие акционеры - созданная структурами «Сургутнефтегаза» компания «АК-инвест» (50,1%), Ханты-Мансийский автономный округ (38,8%) и Тюменская область (8,4%).

В 2015 году компания перевела все свои долги в два синдицированных кредита: на 18,9 млрд рублей с погашением в 2022 году и на 23,7 млрд с погашением в 2027 году. Сейчас объем задолженности по первому кредиту снижен до 15,4 млрд рублей. Кроме того, Utair привлекла кредит Сбербанка на 17,4 млрд рублей с погашением в 2020 году.

В декабре 2018 года авиакомпания не смогла заплатить проценты в размере 1 млрд рублей по кредиту на 15,4 млрд руб. В начале февраля «дочка» авиаперевозчика «Финанс-авиа» допустила техдефолт по одному из выпусков облигаций на 187 млн рублей, но позже выплатила купон. Впоследствии авиакомпания просила кредиторов списать 31,4 млрд рублей долга, но это предложение не устроило банки. Кроме того, в середине апреля «Финанс-авиа» предложила держателям облигаций отложить выплаты основной части долга по ценным бумагам на тот же срок - 35 лет.

<https://tass.ru/ural-news/7833589>

ТАСС; 2020.25.02; АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ ТУРЦИЕЙ И КАБАРДИНО-БАЛКАРИЕЙ ПЛАНИРУЮТ ВОЗОБНОВИТЬ ЛЕТОМ

Восстановление авиасообщения между Турцией и Кабардино-Балкарской Республикой (КБР) возможно летом текущего года, вопрос прорабатывается, об этом сообщили ТАСС в пресс-службе министерства транспорта и дорожного хозяйства региона.

Авиарейсы между Турцией и КБР в 2019 году не осуществляются с июля 2019 года.

«Учитывая пожелания жителей республики, ООО «Аэрокомплекс» прорабатывает вопрос об открытии прямых авиарейсов из международного аэропорта Нальчик в международные аэропорты Стамбула и Анталии. Авиарейсы планируется осуществлять в летний период текущего года», - сообщили в пресс-службе.

Как отмечается, конкретные даты будут опубликованы на официальных ресурсах Министерства транспорта и дорожного хозяйства КБР.

<https://tass.ru/ekonomika/7827755>

ТАСС; 2020.25.02; ПЕРВЫЕ РЕЙСЫ НА САМОЛЕТАХ В ОТДАЛЕННЫЕ СЕЛА НА СЕВЕРЕ ЧУКОТКИ ПЛАНИРУЕТСЯ ВЫПОЛНИТЬ ВЕСНОЙ

Первые самолеты готовятся принять в марте в национальных селах Илирней и Островное на севере Чукотки, в которые сейчас можно добраться только наземным путем и вертолетами Ми-8. В прошлом году в населенных пунктах отремонтировали для этих целей взлетно-посадочные площадки, сообщается во вторник на официальном сайте Билибинского района Чукотского автономного округа.

Президент России **Владимир Путин** поручил решить вопросы повышения транспортной доступности, развития малой авиации, в том числе аэропортов Дальнего Востока. В государственную программу «Развитие транспортной системы» был внесен раздел по опережающему развитию Дальнего Востока, включающий мероприятия по реконструкции аэропортов, обновление парка воздушных судов, создание центров сервиса воздушных судов, а также подготовки, переподготовки и повышения квалификации летного состава. Так как у единственной окружной авиакомпании «ЧукотАвиа» нет необходимого количества вертолетов, жители сел Илирней и Островное уже много лет сталкиваются с проблемой нерегулярного авиасообщения.

«Сейчас оформляются аэронавигационные паспорта ВПП и проводится обучение людей, которые в дальнейшем будут отвечать за организацию необходимого инвентаря для приема самолетов и осуществлять контроль за состоянием гравийного полотна полосы. После того, как полосу примут в эксплуатацию, будут выполнены первые рейсы в эти села. Ориентировочно это произойдет в марте», - приводятся в сообщении слова главы Билибинского района Евгения Сафонова.

В сообщении также говорится, что новые рейсы будут выполняться раз в две недели из районного аэропорта Кепервеем на самолете ДНС-6, которых в парке «ЧукотАвиа» достаточно.

Национальные села Илирней и Островное находятся в 150 и 160 км от райцентра соответственно. Предыдущая взлетно-посадочная полоса в двух населенных пунктах была построена еще во времена СССР и могла принимать самолеты Ан-2. Позже эти машины были выведены из эксплуатации, а перевозки в села стали выполняться только на вертолетах Ми-8.

<https://tass.ru/obschestvo/7830025>

ТАСС; 2020.25.02; «АЭРОФЛОТ» НАЧНЕТ ПОЛЕТЫ ИЗ КРАСНОЯРСКА В СОЧИ С 30 МАРТА

Авиакомпания «Аэрофлот» с 30 марта приступит к выполнению рейсов по маршруту «Красноярск - Сочи», следует из сообщения компании.

Перелеты будут выполняться пять раз в неделю по вторникам, средам, четвергам, пятницам и воскресеньям на воздушных судах Boeing 737-800, вместимостью 189 пассажиров, уточняется в сообщении.

В обратном направлении (Сочи - Красноярск) рейс будет выполняться по понедельникам, средам, четвергам, пятницам и субботам.

Время в пути составит около пяти с половиной часов.

<https://tass.ru/ekonomika/7831627>

ИНТЕРФАКС; 2020.25.02; «ПОБЕДА» В ИЮНЕ ОТКРОЕТ ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ ИЗ АНАПЫ В УФУ

Авиакомпания «Победа» (входит в группу «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT)) с 5 июня откроет прямые регулярные рейсы из Анапы в Уфу, сообщает пресс-служба международного аэропорта Уфы им. Мустая Карима.

«Полеты запланированы два раза в неделю по понедельникам и пятницам на Boeing-737-800. Время вылета из Уфы- 22:40, из Анапы - 17:20 (время указано местное для каждого аэропорта вылета)», - говорится в сообщении.

Продолжительность полета составит около 2,5 часа.

Помимо авиакомпании «Победа» в рамках летнего расписания полеты в Анапу будут осуществлять авиакомпания Utair (с 3 июня по понедельникам, средам, четвергам и субботам) и NordStar (с 9 июня по вторникам), уточняет пресс-служба уфимского авиаузла.

Базовым аэропортом «Победы» является московское «Внуково», но часть рейсов компания выполняет из регионов РФ: Сочи, Екатеринбург, Махачкалы.

В рамках новой пятилетней стратегии «Аэрофлота» предполагается, что «Победа» будет базироваться в Москве, Сочи, Новосибирске и Екатеринбурге, сообщал ранее замгендиректора «Аэрофлота» по стратегии и маркетингу Андрей Панов.

ИНТЕРФАКС; 2020.25.02; RED WINGS СОБРАЛАСЬ РАЗВИВАТЬ VIP-ПЕРЕВОЗКИ НА БАЗЕ РОССИЙСКИХ САМОЛЕТОВ

Выполняющая регулярные и чартерные пассажирские рейсы авиакомпания Red Wings будет развивать VIP-перевозки на базе самолетов российского производства, сообщила «Интерфаксу» представитель компании.

«Red Wings начинает развивать направление VIP-авиации. Самолеты российского производства в VIP-компоновке, которые составят эскадрилью бизнес-авиации компании, будут базироваться в международном аэропорту «Внуково», - сказала представитель Red Wings.

По ее словам, один самолет в VIP-компоновке уже внесен в сертификат эксплуатанта перевозчика - это Ту-204-100В.

Базовым аэропортом для Red Wings является «Домодедово», где компания держит 14 самолетов Airbus A320/321. По словам представителя перевозчика, еще шесть A321 должны прийти в этом году, все Airbus будут по-прежнему базироваться в «Домодедово».

По данным Росавиации, сейчас в сертификат эксплуатанта Red Wings помимо 14 Airbus, внесены три самолета Ту-204-100В и один Ту-204-100. При этом в марте прошлого года гендиректор авиакомпании Евгений Ключарев говорил, что фактически компания перестала летать на Ту-204. «Мы закончили их эксплуатацию. Формально они есть в свидетельстве эксплуатанта, мы поддерживаем их летную годность, но эксплуатировать не планируем», - заявлял он журналистам. Он также уточнял, что все самолеты находятся в операционном лизинге по договору с «Ильюшин Финанс Ко» (входит в ПАО «ОАК» (МОЕХ: UNAC)), которая является материнской компанией Red Wings.

До этого Ключарев говорил, что Red Wings думает о выводе из парка Ту-204 из-за низкой топливной эффективности этих самолетов, еще ранее компания жаловалась на проблемы с их ресурсом.

Ту-204 - среднемагистральный узкофюзеляжный самолет, разработанный в конце 1980-х - начале 1990-х годов в ОКБ Туполева. Производился с 1990 года на заводе «Авиастар-СП» в Ульяновске, с 1996 г. - на КАПО имени С.П. Горбунова в Казани.

Red Wings на конец прошлого года замыкала десятку крупнейших по пассажиропотоку авиакомпаний РФ, перевезя 3,07 млн пассажиров (+17% г/г).

На территории аэропорта «Внуково» находится комплекс бизнес-авиации - «Внуково-3». Он открыт в 2004 году на месте бывшего ведомственного терминала «Роскосмоса».

Является «крупнейшим центром бизнес-авиации в России и Восточной Европе», говорится на сайте «Внуково-3», включает два VIP-терминала, перронный и ангарный комплексы на 250 воздушных судов, автопарковку.

ИНТЕРФАКС; 2020.25.02; «ГРАЖДАНСКИЕ САМОЛЕТЫ СУХОГО», СТАВ ФИЛИАЛОМ «ИРКУТА», ПЕРЕИМЕНОВАЛИСЬ В «РЕГИОНАЛЬНЫЕ САМОЛЕТЫ»

Компания «Гражданские самолеты Сухого» (ГСС), прекратив деятельность в качестве самостоятельного юрлица и став филиалом ПАО «Корпорация «Иркут» (МОЕХ: IRKT), переименовались в «Региональные самолеты», следует из нового оформления сайта компании.

В разделе с описанием компании указано, что, будучи филиалом «Иркут», она «продолжает обеспечивать непрерывность деятельности по разработке, производству и послепродажному обслуживанию воздушных судов».

Ранее в феврале сообщалось, что ГСС прекратило деятельность как отдельное юрлицо и присоединилось в качестве филиала к «Иркуту». Решение об этом ранее приняло руководство ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (МОЕХ: UNAC) (ОАК). Цель реорганизации - создание дивизиона гражданской авиации ОАК. ГСС занимались производством региональных самолетов Sukhoi Superjet 100, «Иркут» - разработчик среднемагистральных МС-21.

ГСС в 2000 г. учредило ПАО «Сухой». В 2009 г. в капитал компании с долей 25% вошла структура итальянского машиностроительного холдинга Leonardo-Finmeccanica. В 2014 г., после того как итальянцы не стали участвовать в докапитализации ГСС, их доля размылась до 5,9%. В 2017 г. Finmeccanica вышла из капитала российского авиапроизводителя. Источники газеты «Коммерсантъ» сообщали, что решение итальянцев было связано с нерентабельностью проекта SSJ-100.

По данным «СПАРК-Интерфакс», в 2018 г. ГСС получили 4,9 млрд руб. чистого убытка по РСБУ при выручке 47,2 млрд руб. Долгосрочные обязательства на конец года составляли 44,1 млрд руб., краткосрочные - 66,1 млрд руб. До этого ГСС также показывали убытки. За всю историю существования компания выпустила около 200 SSJ-100.

[Вернуться в оглавление](#)