



## Ежедневный мониторинг СМИ

27 ФЕВРАЛЯ 2020

### СОДЕРЖАНИЕ

КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.27.02; РОССИЙСКИЕ ДОРОГИ ПОШЛИ ДЛИННЫМ ПУТЕМ; ПОДГОТОВЛЕН ПРОЕКТ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ ДО 2036 ГОДА.....	4
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.27.02; ШТРАФЫ ПРОШТРАФИЛИСЬ; МИНЮСТ ПООБЕЩАЛ ПЕРЕСМОТРЕТЬ НОРМЫ НОВОГО КОАП ПОСЛЕ КРИТИКИ ДОКУМЕНТА .....	5
РИА НОВОСТИ; 2020.27.02; РОССИЯНЕ СМОГУТ ВЫЕХАТЬ В ПРИМОРЬЕ ИЗ ЮЖНОЙ КОРЕИ ЧЕРЕЗ ДРУГИЕ СТРАНЫ.....	6
КОММЕРСАНТЬ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ, АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2020.27.02; КОРОНАВИРУС НАКАПЛИВАЕТ МИЛИ; ВЛАСТИ РФ ОГРАНИЧИВАЮТ ПОЛЕТЫ В КОРЕЮ, НА ОЧЕРЕДИ ИТАЛИЯ .....	7
ИЗВЕСТИЯ; 2020.27.02; АВИАСООБЩЕНИЕ УДАЛЕНО: К ЧЕМУ ПРИВЕДУТ НОВЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ ИЗ-ЗА COVID-19; КОРОНАВИРУС МОЖЕТ БЫСТРО РАСПРОСТРАНИТЬСЯ ПО ВСЕЙ ЕВРОПЕ, СЧИТАЮТ ЭКСПЕРТЫ.....	8
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.26.02; МИНТРАНС РФ ПОПРОСИЛ АВИАКОМПАНИИ ОЦЕНИТЬ УБЫТКИ НА СЛУЧАЙ ЗАКРЫТИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ С ИТАЛИЕЙ .....	10
РИА НОВОСТИ; 2020.26.02; В РОССИИ ПРОДЛЯТ ОГРАНИЧЕНИЯ, ВВЕДЕННЫЕ ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА .....	10
КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2020.27.02; НАЦПРОЕКТЫ ДОПОЛНЯТ ВЕХАМИ; УПРАВЛЕНИЕ ПРОЕКТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ В БЕЛОМ ДОМЕ УСЛОЖНЯЕТСЯ.....	11
ТАСС; 2020.26.02; ПОЛОВИНУ ИЗ 14 АЭРОПОРТОВ АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ НАЧНУТ РЕКОНСТРУИРОВАТЬ В 2021 ГОДУ.....	12
ТАСС; 2020.26.02; ПУТИН ПОТРЕБОВАЛ ОТ МВД ТЩАТЕЛЬНЕЕ СЛЕДИТЬ ЗА КАЧЕСТВОМ ОБУЧЕНИЯ В АВТОШКОЛАХ .....	13
РИА НОВОСТИ; 2020.26.02; ПОЛИЦИЯ ПРЕСЕКЛА 1,7 МИЛЛИОНА НАРУШЕНИЙ ВОДИТЕЛЯМИ АВТОБУСОВ В РОССИИ .....	14
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА ЮГА РОССИИ; ТРАКТЫ ПО КОНТРАКТУ; РОМАН МЕРЗЛЯКОВ; 2020.26.02; ВЛАСТИ ИЩУТ ИНВЕСТОРА ДЛЯ ПЛАТНОЙ ТРАССЫ, КОТОРАЯ ПРОЙДЕТ ЧЕРЕЗ ВОЛГОГРАДСКУЮ ОБЛАСТЬ.....	14
ПРАЙМ; 2020.26.02; ЕАО ПОЛУЧИТ ДОПОЛНИТЕЛЬНО НА РЕМОНТ МОСТОВ БОЛЕЕ 600 МЛН РУБ.....	16
ИНТЕРФАКС; 2020.26.02; МАГАДАНСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОЛУЧИТ ИЗ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА ДОПОЛНИТЕЛЬНО 1,2 МЛРД РУБ. НА РЕМОНТ МОСТОВ .....	16
ТАСС; 2020.26.02; ВЛАСТИ НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ НАМЕРЕНЫ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ 75 МОСТОВЫХ СООРУЖЕНИЙ .....	17
ТАСС; 2020.26.02; СВЫШЕ 300 КМ НОВЫХ ЛИНИЙ ОСВЕЩЕНИЯ УСТАНОВЯТ В 2020 ГОДУ НА ДОРОГАХ ПОДМОСКОВЬЯ .....	17
ТАСС; 2020.26.02; СФ УПРОСТИЛ ПОРЯДОК ВЪЕЗДА ИНОСТРАНЦЕВ ЧЕРЕЗ АВТОМОБИЛЬНЫЕ И РЕЧНЫЕ ПУНКТЫ ПРОПУСКА В ДФО .....	18

---

ТАСС; 2020.26.02; СФ ОТМЕНИЛ НЕОБХОДИМОСТЬ ПОЛУЧЕНИЯ СПЕЦРАЗРЕШЕНИЯ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ СЕКРЕТНЫХ ГРУЗОВ.....	18
ТАСС; 2020.27.02; ГЛАВА САХАЛИНА СЧИТАЕТ ИДЕЮ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА НА МАТЕРИК БОЛЕЕ ВЫПОЛНИМОЙ, ЧЕМ ТОННЕЛЯ.....	19
ТАСС; 2020.27.02; НОВУЮ ТРАССУ К КРЫМСКОМУ МОСТУ ПОСТРОЯТ НА КУБАНИ К 2024 ГОДУ .....	19
ТАСС; 2020.26.02; НОВЫЕ ПРЕДЕЛЬНЫЕ ТАРИФЫ ПО СТРАХОВАНИЮ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКА ЗАРАБОТАЮТ С 8 МАРТА .....	20
ТАСС; 2020.26.02; ТЕСТИРОВАНИЕ БЕСПИЛОТНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ С 1 МАРТА НАЧНЕТСЯ ЕЩЕ В 11 РЕГИОНАХ.....	20
ИНТЕРФАКС; 2020.26.02; СПЕЦИАЛЬНЫЙ ГОСТ РАЗРЕШИТ РЕТРО-ТРАНСПОРТУ В РФ ЕЗДИТЬ НА ОБЩИХ ПРАВАХ БЕЗ ДОПРАЗРЕШЕНИЙ С 1 МАРТА .....	21
РБК; МАРИЯ ЛИСИЦЫНА, МАЙЯ БОБЕНКО; 2020.26.02; ГИБДД ЧЕРЕЗ ДВА ГОДА ПОЛУЧИТ ДАННЫЕ О РЕЗКОМ ТОРМОЖЕНИИ МАШИН НА ДОРОГАХ.....	22
ТАСС; 2020.26.02; В КРАСНОДАРЕ НАМЕРЕНЫ ПОЧТИ В ТРИ РАЗА УВЕЛИЧИТЬ ПРОТЯЖЕННОСТЬ ТРАМВАЙНЫХ ПУТЕЙ.....	22
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА ЦЕНТРАЛЬНОГО ОКРУГА; АННА СКРИПКА; 2020.26.02; ТЕНЬ ОТКРЫТЫХ ДВЕРЕЙ; ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ БЕЛГОРОДА ЖДУТ ПЕРЕМЕНЫ .....	23
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА СЕВЕРНОГО КАВКАЗА; РОМАН КИЯШКО; 2020.26.02; МАРШРУТ НЕ ПОСТРОЕН; НА СТАВРОПОЛЬЕ РАЗГОРЕЛСЯ СКАНДАЛ СО СТРОИТЕЛЬСТВОМ ТРАНСПОРТНОЙ РАЗВЯЗКИ - ОДНОЙ ИЗ КРУПНЕЙШИХ В РЕГИОНЕ.....	25
ТАСС; 2020.26.02; В МОСКВЕ НАЧАЛОСЬ СТРОИТЕЛЬСТВО САМОЙ ВЫСОКОЙ Ж/Д СТАНЦИИ ДЛЯ МЦД-4 .....	27
ТАСС; 2020.26.02; В ПОЕЗДАХ «ИВОЛГА» НА МЦД-1 И МЦД-2 УСТАНОВЯТ 430 ТОЧЕК БЕСПЛАТНОГО WI-FI.....	27
ТАСС; 2020.26.02; «РЖД ЛОГИСТИКА» И ИНДИЙСКАЯ CONCOR ДОГОВОРИЛИСЬ О КОНТЕЙНЕРАХ ДЛЯ МТК «СЕВЕР-ЮГ».....	28
ИНТЕРФАКС; 2020.26.02; РЖД И RITES ДОГОВОРИЛИСЬ О СОВМЕСТНОЙ РАЗРАБОТКЕ ПРОЕКТОВ ПО РАЗВИТИЮ Ж/Д СЕТИ ИНДИИ .....	28
ИНТЕРФАКС; 2020.26.02; РАБОЧИЕ ГРУППЫ ГОССОВЕТА РЕКОМЕНДОВАЛИ РЖД ДАТЬ СКИДКУ НА ПЕРЕВОЗКИ УГЛЯ НА ЗАПАД НА ВЕСЬ 2020Г .....	29
ТАСС; 2020.26.02; «ИНТЕРНОРД» ЗАПУСТИТ РЕГУЛЯРНЫЙ КОНТЕЙНЕРНЫЙ СЕРВИС ИЗ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА В ПЕРМЬ.....	31
ТАСС; 2020.26.02; ПРОИЗВОДСТВО МАНЕВРОВЫХ ЛОКОМОТИВОВ В РФ В 2020 ГОДУ СОСТАВИТ ОКОЛО 300 ЕДИНИЦ.....	31
ПРАЙМ; 2020.26.02; РЖД ПЛАНИРУЮТ РАЗВИТИЕ ПРОЕКТОВ ПО СОЗДАНИЮ МИНИ-ЭЛЕВАТОРОВ .....	31
ИНТЕРФАКС; 2020.26.02; ФАС ПРОДЛИЛА РАССМОТРЕНИЕ ХОДАТАЙСТВА DP WORLD О ПОКУПКЕ ДОЛИ В FESCO ДО 26 АПРЕЛЯ .....	32
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА; ИРИНА ДРОБЫШЕВА; 2020.27.02; СПЛОШНЫЕ ПЛЮСЫ; ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЕ ПОРТЫ ПОКАЗАЛИ ПОЛОЖИТЕЛЬНУЮ ДИНАМИКУ ПО ВСЕМ ВИДАМ ПЕРЕВОЗОК.....	32
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА ЮГА РОССИИ; МАРИНА БРОВКИНА; 2020.26.02; НЕ ХВАТИЛО ГЛУБИНЫ; ПОЧЕМУ ПОРТЫ РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ СНИЗИЛИ ГРУЗОБОРОТ.....	34
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА КРЫМА; ИЛЬЯ ИЗОТОВ; 2020.26.02; ГРУЗ В ДЕФИЦИТЕ; МОГЛИ ЛИ МОРСКИЕ ПОРТЫ КРЫМА ИЗБЕЖАТЬ МАССОВЫХ СОКРАЩЕНИЙ .....	35

---

---

ТАСС; 2020.26.02; В ПРОКУРАТУРЕ СЧИТАЮТ ВОЗМОЖНЫМ НАВЕДЕНИЕ ПОРЯДКА В РАБОТЕ С УГЛЕМ В ПРИМОРЬЕ К 2021 ГОДУ .....	37
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.27.02; ПЕРВЫЙ СОЗДАННЫЙ В РОССИИ АВИАДВИГАТЕЛЬ ПРИШЛОСЬ СЕРТИФИЦИРОВАТЬ ПОВТОРНО; ВЫДАННОГО РОСАВИАЦИЕЙ СЕРТИФИКАТА НЕДОСТАТОЧНО ДЛЯ ПРИЗНАНИЯ ПД-14 В ЕВРОПЕ .....	38
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА СИБИРИ; СЕРГЕЙ ЗЮЗИН; 2020.27.02; ПАКЕТНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ; АЛТАЙСКИЙ КРАЙ ПОДЕЛИТСЯ АКЦИЯМИ АЭРОПОРТА БАРНАУЛА В ОБМЕН НА МАСШТАБНУЮ МОДЕРНИЗАЦИЮ ....	40
ТАСС; 2020.27.02; ЛИМАРЕНКО ЗАЯВИЛ, ЧТО У «АВРОРЫ» ЕСТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ СТАТЬ БАЗОЙ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ АВИАКОМПАНИИ .....	41
RNS; 2020.26.02; ПРАВИТЕЛЬСТВО РАЗРЕШИЛО СБИВАТЬ НАРУШИВШИЕ ГРАНИЦУ САМОЛЕТЫ БЕЗ ПассаЖИРОВ .....	42
ПРАЙМ; 2020.26.02; КАБМИН РФ ВНЕС В ГД ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ УТВЕРЖДЕНИИ МЕЖРЕМОНТНЫХ СРОКОВ КАПРЕМОНТА АЭРОДРОМОВ ..	42
ТАСС; 2020.26.02; ПОЛИЦИЯ В РОССИИ СНЯЛА С РЕЙСОВ БОЛЕЕ 2 ТЫС. АВИАДЕБОШИРОВ В 2019 ГОДУ .....	42
РИА НОВОСТИ; 2020.26.02; ЭКСПЕРТЫ: АВИАБИЛЕТЫ ПО РОССИИ ЗНАЧИТЕЛЬНО ПОДЕШЕВЕЛИ .....	43
ИНТЕРФАКС; 2020.26.02; «АЭРОКАРГО+» НАМЕРЕНО ОБАНКРОТИТЬ АВИАКОМПАНИЮ «ЯКУТИЯ» .....	43
ПРАЙМ; 2020.26.02; СУД 8 АПРЕЛЯ ВЕРНЕТСЯ К ИСКУ О ВЗЫСКАНИИ С «ПУЛКОВО» 162 МЛН РУБ ЗА ЗАГРЯЗНЕНИЕ РЕКИ .....	43

## ПУБЛИКАЦИИ

### **КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.27.02; РОССИЙСКИЕ ДОРОГИ ПОШЛИ ДЛИННЫМ ПУТЕМ; ПОДГОТОВЛЕН ПРОЕКТ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ ДО 2036 ГОДА**

Проект транспортной стратегии РФ до 2036 года, с которым ознакомился “Ъ”, предполагает существенный рост грузовых и пассажирских перевозок, при этом авиаперевозки, как ожидается, увеличатся в три раза. При этом довольно консервативно оценен потенциал роста грузопотока на Северном морском пути — лишь до 105 млн тонн. Хотя риск смены конъюнктуры массовых грузов, прежде всего угля, в проекте отражен, предложены неочевидные меры по его компенсации. По мнению экспертов, связность планов различных транспортных отраслей в программе следует повысить.

“Ъ” удалось ознакомиться с проектом транспортной стратегии РФ до 2036 года. Документ, датированный февралем, предполагает два сценария развития событий. В базовом сценарии на первом этапе (до 2024 года) предусмотрено исполнение майских указов, в том числе увеличение пропускной способности БАМа и Транссиба до 180 млн тонн, развитие автодорожного коридора Европа—Западный Китай и коридоров Север—Юг, полноценное развитие Севморпути (СМП). Учитывается даже строительство ВСМ «Евразия» (реализация которой под вопросом). Приоритетным направлением будет развитие сети федеральных автодорог с инвестициями 11 трлн руб. На втором этапе (до 2036 года) предлагается сфокусироваться на росте мобильности населения, стимулируя его через федеральные и региональные госпрограммы, разработанные на основе проектного управления.

Консервативный сценарий, сообщается в документе, «предполагает сохранение текущих тенденций развития транспортной системы». Оно будет сдерживаться концентрацией населения в крупных городах и конкретно в Москве, низкой инвестиционной активностью, ростом нагрузки на бюджетную систему. Ожидаются повсеместное повышение роли городов и рост городского населения. Возможны резкие колебания спроса на перевозки экспортных массовых грузов, в первую очередь угля, что потребует создания значительных резервов пропускной способности транспортной сети.

В новой стратегии отдельное внимание уделяется адаптации транспортной системы к изменениям климата. В частности, в базовом сценарии предполагается сокращение выбросов на приведенный тонно-километр от передвижных источников на 1,2% к 2025-му и на 6,3% к 2036 году, увеличение доли транспорта класса «Евро-5» и выше в общем парке в пять раз к уровню 2018 года, рост парка с гибридными и электродвигателями в 7,5 раза, до 172,5 тыс. единиц.

В обоих сценариях быстрее всего будут расти грузоперевозки на воздушном и железнодорожном транспорте (прирост к уровню 2018 года на 67–74% и 56–62% соответственно), чуть медленнее — на автомобильном (51–57%). Погрузка железнодорожных грузов оценена более консервативно, чем предполагает долгосрочная программа развития ОАО РЖД до 2025 года, однако сама монополия на данный момент от нее отклоняется, ожидая наверстать темпы в этом году (см. “Ъ” от 4 февраля). Внутренний водный транспорт, по проекту стратегии, к 2036 году нарастит перевозки лишь на 33% к уровню 2018 года. А по приросту перевозок пассажиров авиация будет кратно превосходить иные виды транспорта. К 2036 году пассажиропоток на авиатранспорте вырастет в три раза к уровню 2018 года, тогда как даже лидирующие по темпам роста железная дорога и метрополитен не приблизятся и к 50% прироста. Авиаподвижность населения к 2036 году должна увеличиться до 1,14–1,3 полета на

человека в год, а общая транспортная мобильность — до 11,8–12,1 тыс. пассажиро-километров на человека в год. Количество субсидируемых региональных маршрутов вырастет со 130 до 225–235 к 2036 году.

Стратегия предусматривает рост перевалки грузов морскими портами на 51–58%, до 1,23–1,29 млрд тонн. Объем перевозок по Севморпути оценен достаточно консервативно. Даже в базовом сценарии в 2025 году он составит 82 млн тонн, в консервативном — 65 млн тонн, а в 2036 году — 105 млн тонн и 85 млн тонн соответственно. Сейчас официально запланирован рост грузопотока по СМП до 80 млн тонн к 2024 году, при этом НОВАТЭК собирается с 2027 года ежегодно вводить по линии сжижения газа на 6 млн тонн (24 млн тонн к 2030 году). Прогноз консервативный, соглашается глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров: он, по мнению эксперта, не учитывает ни арктические угольные проекты, ни планы «Роснефти» на Пайяхе. Также непонятно, отмечает господин Бурмистров, что в таком случае собираются делать «Росатом» и группа «Дело», которые заявляли о планах по развитию контейнерных перевозок по СМП. В целом, полагает он, проект стратегии нуждается в доработке с целью улучшения увязки между планами по видам транспорта и с инвестпроектами в грузообразующих отраслях.

<https://www.kommersant.ru/doc/4269007>

### **КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.27.02; ШТРАФЫ ПРОШТРАФИЛИСЬ; МИНЮСТ ПООБЕЩАЛ ПЕРЕСМОТРЕТЬ НОРМЫ НОВОГО КОАП ПОСЛЕ КРИТИКИ ДОКУМЕНТА**

Предусмотренные проектом нового Кодекса об административных правонарушениях (КоАП) ужесточения для водителей не отвечают «запросам общества», поэтому документ перепишут, пообещали в Минюсте. Для доработки кодекса министерство просит у правительства два месяца. Ведомство также изучит концепцию альтернативного кодекса от группы независимых экспертов ОНФ: они предлагают дифференцированную систему наказаний, предусматривающую предупреждения за ряд нарушений.

Проект нового КоАП в среду обсуждался в Общественной палате (ОП). Документ, напомним, разработан Минюстом по поручению правительства. С 30 января проходит общественное обсуждение на [regulation.gov.ru](http://regulation.gov.ru), в четверг оно заканчивается. Проект вызвал массу нареканий, больше всего — со стороны автомобилистов из-за резкого ужесточения санкций за нарушения ПДД. Так, штраф за превышение на 20–40 км/ч скоростного лимита возрастет с 500 руб. до 3 тыс. руб., за превышение на 40–60 км/ч — с 1–1,5 тыс. до 4 тыс. руб. Документ раскритиковали руководство «Единой России» и премьер **Михаил Мишустин**.

Минюст, публикуя первую редакцию, хотел убедиться, что проект «соответствует запросу общества», прокомментировал критику замглавы ведомства Денис Новак в среду в ОП. «Как показала реакция общества на резкое увеличение санкций и на главу, посвященную нарушениям ПДД, запросам общества проект не соответствует,— признался он.— Документ будет изменен».

Долю ответственности при этом господин Новак возложил на МВД. Нормы, направленные на ужесточение штрафов, предлагались полицейскими для снижения смертности на дорогах, пояснил он. «Но мы точно понимаем, что кодекс не носит фискальный характер и его главная цель — не собираемость штрафов»,— уточнил чиновник. Улучшение безопасности движения, продолжил он, требует «комплексного решения» — развития инфраструктуры, наведения порядка с дорожными знаками. Правительство установит требования к камерам, планируется ввести электронное обжалование штрафов, обратил внимание замглавы Минюста,— это уже предусмотрено новой редакцией КоАП.

Для доработки кодекса Минюст попросил Белый дом сдвинуть на два месяца — с марта на май — сроки внесения документа в правительство.

Соответствующее обращение направлено в Белый дом, но реакции на него пока нет. За это время Минюст планирует также сократить число составов правонарушений: в действующем кодексе их 1803, в новой редакции — 1666. Планируется более радикальное сокращение — путем «укрупнения» ряда статей, пообещал Денис Новак.

Альтернативную версию «водительской» части КоАП, как сообщил “Ъ”, готовит рабочая группа при ОНФ, куда вошли представители «Синих ведерок», независимые юристы, представители столичного ЦОДД и другие эксперты. Концепцию документа членам ОП представил один из членов рабочей группы Станислав Швагерус. Эксперты ОНФ предлагают оценивать каждое нарушение по специальной «рисковой модели», учитывающей 19 различных параметров движения и позволяющей проанализировать более 2 тыс. дорожных ситуаций. Например, водитель-новичок за рулем машины каршеринга за движение на скорости 100 км/ч по жилой территории зимней ночью получит штраф существенно больший, чем опытный водитель за рулем собственного автомобиля на трассе М11 за скорость в 152 км/ч летним днем. При незначительных нарушениях эксперты предлагают выносить лишь предупреждения. Денис Новак назвал концепцию «интересной», пообещав ее изучить.

Приглашенные ОП эксперты высказали и ряд других инициатив. Глава Федерации автовладельцев России Максим Едрышов предложил закрепить в КоАП норму, согласно которой при совершении определенного числа нарушений водитель обязан будет заново сдавать экзамен на знание ПДД. В новом КоАП должны быть четко разграничены полномочия между федеральными и региональными властями по установлению штрафов, заметил член общественной палаты Башкирии Радик Гарданов. Речь идет, в частности, о штрафах за стоянку на газонах: в ряде субъектов санкции, закрепленные в местных законах, не действуют из-за противоречий с КоАП РФ. Глава комиссии ОП по транспорту Максим Буре попросил Минюст включить в новый кодекс санкции для пользователей индивидуального электротранспорта (самокатов, сегвеев и т. д.), а также увеличить с 5 до 15 минут разрешенный период бесплатного пользования платными парковками в Москве (эта норма сегодня закреплена в столичном законе). Предложения будут направлены в Минюст, эксперты ОНФ направили свою версию «водительской» части КоАП в ведомство еще в среду.

<https://www.kommersant.ru/doc/4268995>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20200227/1565258106.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.27.02; РОССИЯНЕ СМОГУТ ВЫЕХАТЬ В ПРИМОРЬЕ ИЗ ЮЖНОЙ КОРЕИ ЧЕРЕЗ ДРУГИЕ СТРАНЫ**

Жители Дальнего Востока после ограничения авиасообщения с Южной Кореей могут вернуться на родину через другие страны, в том числе Японию, сообщил заместитель председателя правительства Приморского края Константин Шестаков.

Ростуризм в среду рекомендовал туристам воздержаться от посещения Италии, Южной Кореи и Ирана после сообщения Роспотребнадзора о росте числа заболевших коронавирусной инфекцией в этих странах. Вице-премьер РФ Татьяна Голикова заявила в среду, что с 1 марта из-за коронавируса будет остановлено авиасообщение с Южной Кореей, кроме «Аэрофлота» и «Авроры». «Аврора» будет работать в режиме чартера вплоть до вывоза всех граждан РФ из Южной Кореи. «Аэрофлот» будет летать в Москву, и граждане, прилетающие из Республики Корея, также будут проходить через терминал F аэропорта «Шереметьево», как и те, что прилетают сейчас из КНР.

«Аврора» будет осуществлять чартерные рейсы, чтобы вывозить граждан РФ с Республики Корея. Всё работает в штатном режиме. Возможностей прибыть на территорию Приморского края масса: рейсы через Токио, Сингапур. Вариантов много,

поэтому все возможности для возврата на территорию Приморского края есть», - сказал Шестаков в интервью ГТРК «Владивосток».

<https://ria.ru/20200227/1565260643.html>

### **КОММЕРСАНТЬ; ГЕРМАН КОСТРИНСКИЙ, АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2020.27.02; КОРОНАВИРУС НАКАПЛИВАЕТ МИЛИ; ВЛАСТИ РФ ОГРАНИЧИВАЮТ ПОЛЕТЫ В КОРЕЮ, НА ОЧЕРЕДИ ИТАЛИЯ**

Эксперты авиационного и туристического рынка ждут новых ограничений полетов. За закрытой 26 февраля для всех, кроме «Аэрофлота» и его дочерней «Авроры», Южной Кореей может последовать Италия, где число заболевших быстро растет, и список может расширяться. Все больше пассажиров начинают и сами отказываться от поездок. Европейские авиакомпании в таких условиях идут навстречу клиентам, позволяя перебронировать билеты на более поздние даты без штрафов. Однако российские перевозчики пока таких шагов не предпринимают.

Правительство с 1 марта закрывает авиасообщение с Южной Кореей из-за большого числа заболевших коронавирусом в этой стране, сообщила вице-премьер Татьяна Голикова. Как и в случае с Китаем, запрет не коснется «Аэрофлота», который будет летать из Сеула в терминал F в Шереметьево. В чартерном режиме до вывоза всех россиян полеты продолжит авиакомпания «Аврора». Таким образом, запрет коснется двух авиакомпаний — S7 и «Якутии».

В S7 назвали решение грубым нарушением конкуренции. «S7 обеспечивает 20% пассажиропотока на маршрутах из России в Южную Корею. Фактически запрет на полеты в Южную Корею любым авиакомпаниям, кроме "Аэрофлота" и "Авроры", означает вывод с линии одного из ключевых игроков — S7 Airlines», — заявил гендиректор S7 Group Антон Еремин. В «Аэрофлоте» не комментируют решения правительства.

Запрет на полеты в Китай введен российскими властями 31 января. Игроки рынка тогда восприняли запрет негативно, так как «Аэрофлот» в результате фактически монополизировал весьма доходный рынок перевозок из России в Китай. Впрочем, неделю назад «Аэрофлоту» пришлось снизить количество рейсов в города Китая из-за отсутствия спроса. **Министр транспорта Евгений Дитрих** после закрытия авиасообщения заявлял, что перевозчики, которым запретили полеты в Китай, могут получить компенсацию из бюджета. По словам источников «Ъ», на данный момент механизм компенсаций разрабатывается на площадке Минфина, но «никаких движений по нему нет».

Исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев считает введенную правительством с 1 марта схему ограничения авиасообщения с Южной Кореей некорректной и нерыночной.

Логичнее было бы предъявить к перевозчикам конкретные требования по снижению риска распространения инфекции, выполнив которые, летать смог бы каждый, у кого есть коммерческие права», — считает эксперт.

Он считает, что S7 и «Якутия» могут требовать компенсацию по аналогии с возмещениями за Китай. Господин Пантелеев также не исключает закрытие авиасообщения с другими странами.

На данный момент третья страна по числу подтвержденных случаев коронавируса после Китая и Южной Кореи — это Япония, четвертая — Италия (более 370 случаев). В среду национальная авиакомпания Иордании Royal Jordanian стала первой, кто объявил о приостановке полетов в Рим (из Аммана). Air Europe и Lufthansa Group уведомили партнеров и пассажиров о возможности перебронировать без дополнительных штрафов билеты в Италию на ближайшие даты: в первом случае речь идет о периоде с 23 февраля по 8 марта, во втором — с 24 февраля по 2 марта.

Билетные агентства уже начали фиксировать отказы от поездок в Италию. В Tutu.ru сообщили «Ъ», что около 20 клиентов аннулировали бронирования. Агентство делового

туризма «Аэроклуб» сообщает, что клиенты отменили 30% бронирований на полеты в Италию на февраль и 19% — на март. В Южную Корею с начала февраля отменено около 19% командировок, на март число запланированных поездок снизилось более чем на 80% по сравнению с февралем. В агентстве «Випсервис» говорят о снижении бронирований на полеты в Италию на 20% в феврале—марте. В UTS — на 10%.

МИД РФ и Ростуризм опубликовали официальную рекомендацию по возможности воздержаться от поездок в Италию, Корею и Иран. Туроператорам и агентам рекомендовано предлагать путешественникам альтернативные направления. В Ассоциации туроператоров России уточняют, что заявление не ограничивает продажу и продвижение туров в Италию, Корею и Иран.

Возвращать полученные средства при аннуляциях туроператоры могут за вычетом фактически понесенных расходов.

При этом, заявила Татьяна Голикова, прекращать полеты в Италию пока не планируется. Вице-премьер добавила, что сделать это «достаточно сложно», поскольку страна входит в ЕС, и в случае запрета прямых рейсов люди просто будут летать со стыковкой через другие страны союза.

<https://www.kommersant.ru/doc/4268993>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2020/02/26/rossiia-priostanavlivaet-aviasoobshchenie-s-iuzhnoj-koreej.html>

### **ИЗВЕСТИЯ; 2020.27.02; АВИАСООБЩЕНИЕ УДАЛЕНО: К ЧЕМУ ПРИВЕДУТ НОВЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ ИЗ-ЗА COVID-19; КОРОНАВИРУС МОЖЕТ БЫСТРО РАСПРОСТРАНИТЬСЯ ПО ВСЕЙ ЕВРОПЕ, СЧИТАЮТ ЭКСПЕРТЫ**

Ограничение авиасообщения с Южной Кореей не приведет к масштабным потерям авиакомпаний и турбизнеса. Но если такую меру введут в отношении Италии — третьей по масштабам распространения коронавируса страны, — ущерб отечественным перевозчикам может достигнуть нескольких миллиардов рублей, считают опрошенные «Известиями» эксперты. Спрос на авиабилеты в итальянские города уже сократился на 20–30%, отмечают участники рынка. Медики опасаются, что COVID-2019 быстро распространится по всей Европе.

Подрезали крылья

26 февраля МИД РФ и Ростуризм рекомендовали россиянам по возможности воздержаться от посещения Южной Кореи, Италии и Ирана из-за распространения коронавируса. Федеральное агентство также обязало туроператоров и агентов информировать клиентов о возможном риске заражения и «предлагать более благополучные в эпидемиологическом отношении страны». Предписания носят рекомендательный характер, власти пока не ввели запрет или специальные условия для продажи путевок.

Но уже в среду вечером глава оперативного штаба по борьбе с коронавирусом, вице-премьер Татьяна Голикова сообщила, что с 1 марта 2020 года Россия приостановит авиасообщение с Южной Кореей. Там выявлено 1146 случаев заболевания коронавирусом и зафиксировано 12 летальных исходов.

Как и в случае с полетами в КНР, запрет не касается «Аэрофлота», выполняющего ежедневно один прямой рейс из Москвы в Сеул. Также сохранятся рейсы его дочерней компании — «Авроры». Она летает в Сеул из Владивостока, Хабаровска и Южно-Сахалинска.

Таким образом, ограничение авиасообщения коснется двух российских перевозчиков — S7 Airlines (выполняет рейсы в Сеул из Новосибирска, Иркутска и Владивостока) и «Якутии» (маршрут Якутск–Сеул).



В S7 Airlines, на которую приходится порядка 20% перевозок в Южную Корею, посчитали решение о приостановке полетов в эту страну антиконкурентным, заявил «Известиям» гендиректор S7 Group Антон Ерёмин.

В «Аэрофлоте» сообщили «Известиям», что решение о приостановке авиасообщения с Южной Кореей принималось оперативным штабом по борьбе с распространением коронавируса в РФ и оценивать его «в сложившейся ситуации неуместно».

Впрочем, аналитик «Финама» Алексей Калачёв отметил, что пассажиропоток в Южную Корею, по сравнению с Китаем, относительно небольшой, поэтому если в случае с КНР потери авиакомпаний исчисляются миллиардами рублей, то на корейском направлении речь может идти о сумме до 100 млн.

По оценкам Ассоциации туроператоров (АТОР), Южная Корея популярна у деловых туристов, а также у тех, кто отправляется туда за медицинскими услугами. Сейчас это не более 1 тыс. человек с учетом приграничных поездок, сказал «Известиям» глава транспортного комитета ассоциации Дмитрий Горин. Он добавил, что пока операторы руководствуются только рекомендациями Ростуризма — информировать клиентов и предлагать альтернативные направления.

**Итальянские каникулы**

В случае если следующей страной, с которой будет ограничено авиасообщение, станет Италия, где вирус также активно распространяется, потери перевозчиков и туристической отрасли окажутся более серьезными. Ущерб для отечественных авиакомпаний может достигнуть 3 млрд рублей. Сумма будет зависеть от того, как долго будет действовать ограничение на полеты, подсчитали для «Известий» в «Финаме».

— На Италию приходится примерно 7–8% турпотока из России. Не считая летних чартерных рейсов, регулярные полеты из РФ в итальянские города совершают все крупнейшие российские авиакомпании, — сказал аналитик инвесткомпании Алексей Калачёв.

В **Минтрансе** на запрос «Известий» о перспективах ограничения авиасообщения между РФ и Италией не ответили, сославшись на то, что все решения принимает оперативный штаб. В Росавиации не стали комментировать объем авиаперевозок между странами.

В S7 Airlines сообщили «Известиям», что пока объемы возвратов билетов по итальянским направлениям незначительны. Вопрос потенциальных потерь там оставили без комментариев. В «Уральских авиалиниях» заявили, что Италия — одно из приоритетных направлений в маршрутной сети компании. Перевозчик летает в Римини, Венецию и Рим. В авиакомпании отметили, что значительного возврата авиабилетов в Италию нет.

В Red Wings отметили, что с середины апреля планировали запустить чартерную программу полетов в эту страну. Сейчас в компании следят за обстановкой.

Другие крупные перевозчики не ответили на запросы «Известий».

Главный эксперт института экономики транспорта НИУ ВШЭ Федор Борисов считает, что — с учетом уже имеющихся ограничений на полеты в Китай, Египет и Грузию — закрытие нового направления может вынудить авиакомпании переориентировать свой парк на внутренний рынок. С одной стороны, это временно снизит цены, но с другой — приведет к новым убыткам в отрасли.

Спрос на итальянское направление заметно сократился, сообщили «Известиям» в сервисе Aviasales. Там отметили, что за последние четыре дня спрос на авиабилеты из России в эту страну рухнул на 34%, а количество покупок сократилось на 28%.

— Стоимость авиабилетов пока не изменилась — средний чек на перелет составляет 14 тыс. рублей туда-обратно. Что касается других европейских стран, пока больших изменений в спросе нет, — добавили в Aviasales.

По словам Дмитрия Горина, масштабных отказов от поездок в Италию пока нет.

Представитель туроператора Tez Tour сообщил «Известиям», что, по данным итальянского офиса компании, вся горнолыжная и морская инфраструктура этой страны

работает в обычном режиме — на жизни курортов коронавирус пока никак не отразился. В 10 населенных пунктах региона Ломбардия был объявлен карантин, который будет действовать до 1 марта, облегченный карантинный режим также введен в области Венето. Туристы звонят и интересуются ситуацией, но на данный момент путевки пока не аннулируют, добавили в компании.

В «Библио-Глобусе» отметили, что случаи отказов от туров были, но речь идет в основном не о возврате средств, а о выборе поездки в другую европейскую страну.

С конца прошлой недели, когда появились первые новости о новом очаге вируса, продажи билетов в Италию на Ozon.Travel на мартовские праздники снизились на 20%. Рост запросов на возврат билетов не зафиксирован, сказал «Известиям» генеральный директор компании Михаил Осин. Южная Корея традиционно не пользуется спросом в этот сезон, добавил он.

По мнению Алексея Калачёва, если ограничение авиасообщения с Италией будет введено, это не станет эффективной мерой по предотвращению распространения вируса.

— Если даже КНР с ее беспрецедентными по масштабу карантинными мероприятиями не удалось удержать вирус, то в Европе с ее свободой перемещения и высокой мобильностью населения это невозможно в принципе, — уверен эксперт.

Он полагает, что введение карантина в любой из европейских стран нанесет больший ущерб экономике, чем сама болезнь.

При этом итальянский бизнес уже ощутил серьезные потери из-за вспышки COVID-19. Президент ассоциации итальянских промышленников Confindustria Russia Эрнесто Ферленги сказал «Известиям», что эпидемия уже ударила по малым и средним предприятиям в стране.

— В ближайшее время итальянцы будут меньше выходить на обед, пить кофе в барах, но станут больше посещать супермаркеты. Поэтому ущерб будет не столь заметным, — отметил он.

Эрнесто Ферленги добавил, что сильнее всего пострадает туристический сектор, в том числе гостиницы и рестораны, а также железнодорожные и авиационные перевозки.

Материал подготовили Александр Волобуев, Ярослава Костенко, Екатерина Ясакова, Мария Недюк

<https://iz.ru/980598/izvestiia/aviasoobshchenie-udaleno-k-chemu-privedut-novye-ogranicheniia-iz-za-covid-19>

### **АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.26.02; МИНТРАНС РФ ПОПРОСИЛ АВИАКОМПАНИИ ОЦЕНИТЬ УБЫТКИ НА СЛУЧАЙ ЗАКРЫТИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ С ИТАЛИЕЙ**

Министерство транспорта РФ попросило российские авиакомпании проанализировать потенциальные убытки на случай закрытия авиасообщения с Италией, сообщил Агентству городских новостей «Москва» источник в авиаотрасли.

«Минтранс попросил российские авиакомпании проанализировать убытки в случае закрытия авиасообщения с Италией», - сказал собеседник агентства.

<https://www.mskagency.ru/materials/2976767>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.26.02; В РОССИИ ПРОДЛЯТ ОГРАНИЧЕНИЯ, ВВЕДЕННЫЕ ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА**

Все ограничения, введенные в РФ из-за коронавируса, будут продлены до 1 апреля, сообщила вице-премьер РФ, глава оперативного штаба Татьяна Голикова.

«На данный момент оперативный штаб принял следующие решения. Мы продлеваем до 1 апреля все те ограничения, которые действовали до 1 марта, соответствующие нормативные документы будут завтра внесены ответственными федеральными органами

исполнительной власти и представлены на подпись председателя правительства», - рассказала Голикова на брифинге.

Это же, по словам вице-премьера, касается ограничений по проведению международных мероприятий.

«И я напомним, что до 1 марта мы продлевали студенческие каникулы студентам из Китайской Народной Республики. Но поскольку позже приняли решения об ограничении выдачи виз, то сегодня дополнительно обсудили вопросы организации сетевого обучения. Министр науки и высшего образования доложил, что в большинстве высших учебных заведений такая работа организована и, собственно, получил еще дополнительное поручение оценить ситуацию до конца с тем, чтобы мы могли реализовать право китайских студентов на обучение в российских вузах, но посредством сетевых форм», - отметила Голикова.

<https://ria.ru/20200226/1565239320.html>

### **КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2020.27.02; НАЦПРОЕКТЫ ДОПОЛНЯТ ВЕХАМИ; УПРАВЛЕНИЕ ПРОЕКТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ В БЕЛОМ ДОМЕ УСЛОЖНЯЕТСЯ**

Минэкономики разработало проект постановления правительства, разделяющего между тремя властными структурами — самим министерством, департаментом правительства и Аналитическим центром (АЦ) при правительстве — полномочия по мониторингу **нацпроектов** и национальных целей. Схема контроля дополнена новыми элементами, в том числе «вехами» исполнения проектов и «справками по рискам» при движении к той или иной цели. Видимо, следующим шагом должна быть унификация систем мониторинга — этим в том или ином виде занимаются уже как минимум шесть структур во власти и способы расчетов, похоже, разнятся уже сейчас.

Минэкономики во исполнение поручения первого вице-премьера Андрея **Белуосова** подготовило проект изменения постановлений правительства, описывающих организацию проектной деятельности в Белом доме. Напомним, это поручение (см. “Ъ” от 13 февраля) было принято после утверждения новой схемы мониторинга **нацпроектов** и достижения национальных целей развития: организационная работа — департамент организации проектной деятельности правительства, «сутовая» — Минэкономики, информационно-аналитическая — АЦ.

В проекте постановления акценты расставлены менее четко.

Так, за «проектным» департаментом Белого дома предлагается закрепить также «аналитическое обеспечение» работы президиума совета по **нацпроектам** (координирующий орган для всех «проектных офисов»). Мониторинговая деятельность полностью передается в Минэкономики (довольно очевидно, что без какой-либо аналитической деятельности этот мониторинг будет выглядеть странно). Наконец, АЦ, который должен создавать специальную информсистему для руководителей (министры) и кураторов (вице-премьеры) **нацпроектов**, наделяется функцией «информационной поддержки» пользователей. Неизвестно, предполагает ли эта поддержка аналитическую работу, в любом случае, пока в системе мониторинга аналитическая функция (в том числе работа с данными региональных офисов — на прошлой неделе Белый дом разрешил создавать им «мониторинговые» штаты в размере до 20 сотрудников) в том или ином виде может исполняться как минимум двумя, а, скорее всего — тремя структурами.

При этом массив показателей, которые будут учитываться в мониторинге, Минэкономики предлагает расширить.

Вводится новый ежемесячный отчет по исполнению **нацпроектов** — «справка по рискам реализации», из которых пользователи системы должны узнавать о том, какие проблемы в каждом федеральном проекте могут произойти, включая непрохождение «контрольных точек». Также появится параметр, учитывающий влияние происходящего на достижение

национальных целей,— в **нацпроектах** появятся «вехи». Сокращаются функции ответственных секретарей проектных комитетов, они ставятся под контроль Минэкономки, часть их функций централизуется в «проектном офисе правительства РФ». Минэкономки будет также разрабатывать «методические» и «методологические» предложения для развития системы, причем эти функции тщательно разводятся — однако «методологическим сопровождением» проектной деятельности все равно занимается проектный департамент Белого дома.

В целом новая схема выглядит менее стройной, чем предыдущая. Впрочем, похоже, что одной из проблем всей проектной деятельности вокруг **нацпроектов** будет не это, а постоянное размывание и умножение способов мониторинга **нацпроектов** — по факту этой деятельностью в том числе занимается Росстат, часть информации консолидирует казначейство. Но даже если считать их чистыми поставщиками информации, аналитикой не занимающимися,— есть Счетная палата (СП), также занимающаяся мониторингом исполнения **нацпроектов** и целей развития, и есть министерства. Методики их могут не совпадать. Так, в опубликованном вчера отчете СП по детскому здравоохранению цифры, описывающие состояние детских поликлиник, явно рассчитаны по методике, отличающейся от методик сводок Росстата и ведомственной статистики Минздрава. Несопоставимость показателей всегда являлась в Белом доме предметом административной игры, децентрализация и размытость мониторинга **нацпроектов** ее лишь усилит.

<https://www.kommersant.ru/doc/4268991>

### **ТАСС; 2020.26.02; ПОЛОВИНУ ИЗ 14 АЭРОПОРТОВ АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ НАЧНУТ РЕКОНСТРУИРОВАТЬ В 2021 ГОДУ**

Реконструкция семи из 14 аэропортов Арктической зоны России начнется в 2021 году, несмотря на возникавшие в 2019 году проблемы с привлечением подрядчиков в регион. Наверстать упущенное время позволят изменения в механизмах бюджетного финансирования инфраструктурных проектов. Об этом порталу «Будущее России. Национальные проекты», оператором которого является ТАСС, рассказали в Росавиации.

«В 2021 году начнется реконструкция семи аэропортов, а в 2022 году - еще четырех. Все предусмотренные проекты должны быть завершены в срок до конца 2024 года», - сообщили порталу в Росавиации. По части аэропортов предварительные работы уже идут. Так, в 2019 году начаты строительно-монтажные работы по аэропортам Нерюнгри, Олекминск, Сеймчан, Жиганск и Верхневилуйск. Кроме того, начаты проектно-изыскательские работы по аэропортам Маган, Полярный и Усть-Нера.

Реконструкция аэропортов Севера - одна из задач федерального проекта «Развитие региональных аэропортов и маршрутов», входящего в **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ)** до 2024 года. Отвечает за ее реализацию подведомственное Росавиации Федеральное казенное предприятие (ФКП) «Аэропорты Севера», которое объединяет 31 региональный аэропорт и две посадочных площадки, при этом 14 из этих аэропортов расположены в Арктической зоне РФ.

**Задержки строительства**

В 2019 году темп строительства и реконструкции аэродромов в регионах РФ оказался низким из-за ряда проблем. Глава Росавиации Александр **Нерадько** объяснял его долгим доведением бюджетных средств, а также отсутствием интереса к контрактам подрядчиков. В итоге в климатических условиях Дальнего Востока и Сибири строительный сезон 2019 года фактически был утрачен.

Основная сложность, пояснили в Росавиации, была напрямую связана с размером обеспечения контрактов. Например, при конкурсе на реконструкцию аэропорта Нерюнгри стоимостью порядка 7,4 млрд рублей подрядчик должен был предоставить обеспечение (аккредитив) в 10% от цены контракта. Только стоимость банковской гарантии составляла

40 млн рублей, которые не входят в стоимость контракта. Даже после заключения госконтракта в сентябре 2019 года подрядчику еще месяц потребовался на открытие счета в казначействе. «Далее подрядная организация столкнулась с тем, что субподрядчики не готовы работать на условиях оплаты выполненных работ посредством аккредитива. Подрядчик вынужден был открыть банковскую кредитную линию, что, в свою очередь, заняло дополнительное время и повлекло дополнительные затраты», - рассказали в Росавиации. В результате запланированные в прошлом году строительные работы перенесли на 2020 год.

**Найденное решение**

В 2020 году схема выделения бюджетных средств на инфраструктурные проекты в рамках КПМИ, в частности аэропортовые, меняется. Так, механизм использования аккредитивов заменен на классическое авансирование. Кроме того, сокращены сроки проведения торгово-закупочных процедур с порядка 80 до 51 дня для проектов, требующих общественных слушаний, а для небольших проектов стоимостью менее 1 млрд рублей - до 21 дня. При этом выделение финансирования из федерального бюджета в 2020 году выполнено в начале января, то есть на пять месяцев раньше, чем в 2019 году. «Все это позволит подрядчикам более эффективно организовывать строительство на начальном этапе и приступить к реализации проектов 2021 года своевременно, и не потерять целый строительный сезон», - подчеркнули в Росавиации.

**Необходимость реконструкции**

Авиация зачастую является безальтернативным видом транспорта для целых регионов. Так, в Республике Саха (Якутия) и Магаданской области плотность населения составляет менее 0,3 человека на квадратный километр. При этом огромные расстояния, разделяющие города и поселения, накладывают на авиацию не только транспортную, но и большую социальную нагрузку. Но в некоторых аэропортах реконструкция не проводилась с момента их строительства, а в эксплуатации до сих пор находятся деревянные здания 1960 года постройки. Кроме того, в большинстве аэропортов эксплуатируются грунтовые полосы, подверженные размоканию в периоды распутицы. Например, по причине размокания взлетно-посадочной полосы в аэропорту Олекминск районный центр ежегодно теряет авиационную доступность на 45 дней.

<https://tass.ru/ekonomika/7838261>

### **ТАСС; 2020.26.02; ПУТИН ПОТРЕБОВАЛ ОТ МВД ТЩАТЕЛЬНЕЕ СЛЕДИТЬ ЗА КАЧЕСТВОМ ОБУЧЕНИЯ В АВТОШКОЛАХ**

МВД России должно шире применять технические средства контроля безопасности дорожного движения и тщательнее следить за качеством обучения в автошколах. Об этом в среду заявил президент РФ **Владимир Путин**, выступая на расширенном заседании коллегии министерства.

«Необходимо шире применять современные технические средства контроля и автоматизированные системы, более тщательно следить за качеством подготовки водителей в автошколах, за оказанием экстренной медицинской помощи и эвакуацией пострадавших с мест ДТП», - сказал президент.

Он отметил, что за последние восемь лет смертность на дорогах сократилась более чем на треть, однако работа в этом направлении должна быть продолжена. По словам президента, почти 90% погибших при авариях - граждане в возрасте 18-50 лет. «Так жалко. Люди уходят из жизни в результате ДТП в таком вот возрасте», - отметил **Путин**.

Он поручил МВД в полной мере использовать свои полномочия в координации работы в этой сфере, в том числе по линии обустройства инфраструктуры и внедрения новых требований. Он также призвал ведомство «активнее и содержательнее участвовать» в реализации **нацпроекта** «Безопасные и качественные дороги».

ДТП с такси

**Путин** заявил, что число аварий с участием такси выросло в прошлом году в полтора раза, нужно найти механизмы исправления данной ситуации.

Он отметил, что соблюдению требований в сфере перевозки пассажиров нужно уделить повышенное внимание. «Да, с автобусными перевозками в прошлом году наметились некоторые положительные сдвиги, но при этом более чем в полтора раза возросло количество ДТП, совершенных водителями такси», - сказал глава государства, отметив, что число погибших в таких авариях увеличились более чем на треть, раненых - в полтора раза.

Президент попросил МВД вместе с коллегами из **Минтранса** и других ведомств «обратить на это особое внимание и предложить эффективные механизмы исправления ситуации».

<https://tass.ru/obschestvo/7840863>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20200226/1565225970.html>

<https://ria.ru/20200226/1565222976.html>

<https://rg.ru/2020/02/26/vladimir-putin-dal-riad-poruchenij-sotrudnikam-mvd.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.26.02; ПОЛИЦИЯ ПРЕСЕКЛА 1,7 МИЛЛИОНА НАРУШЕНИЙ ВОДИТЕЛЯМИ АВТОБУСОВ В РОССИИ**

. Сотрудники полиции пресекли 1,7 миллиона нарушений водителями автобусов в России, сообщил на расширенной коллегии МВД России глава ведомства Владимир Колокольцев.

«Усилен контроль за перевозкой пассажиров автобусами. Пресечено свыше 1,7 миллиона нарушений, допущенных водителями указанных транспортных средств», - сказал Колокольцев.

Как следствие, пояснил министр, удалось добиться снижения ДТП по вине водителей автобусов почти на 5%, более чем на 8% меньше стало жертв таких аварий.

<https://ria.ru/20200226/1565234398.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА ЮГА РОССИИ; ТРАКТЫ ПО КОНТРАКТУ; РОМАН МЕРЗЛЯКОВ; 2020.26.02; ВЛАСТИ ИЩУТ ИНВЕСТОРА ДЛЯ ПЛАТНОЙ ТРАССЫ, КОТОРАЯ ПРОЙДЕТ ЧЕРЕЗ ВОЛГОГРАДСКУЮ ОБЛАСТЬ**

Финансирование на 2020 год **напроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в Волгоградской области составит 4,5 миллиарда рублей. Региональный центр получит миллиард, город-спутник Волжский - 860 миллионов рублей, а остальные средства распределят в другие муниципалитеты. Однако, чтобы построить качественные дороги, нужны не только деньги, но и хорошие проекты. Сегодня стало обычным делом, когда документация уже в процессе строительства перерабатывается на 20 - 30 процентов. Приемлемым считается не более десяти процентов.

Бетонная дорога к хуторам

Работа уже началась: возобновлен ремонт трассы, проходящей через Волжскую ГЭС. В прошлом году удалось отремонтировать 85 участков автомобильных дорог общей протяженностью 249 километров.

На первом месте безопасность участников движения. Пока результаты сложно назвать удовлетворительными. Если с 2014 года количество ДТП постоянно снижалось, то в прошлом году был отмечен рост. Как информирует комитет транспорта и дорожного хозяйства Волгоградской области, в 2019 году в местах, где происходит много аварий, установили 6700 дорожных знаков, 300 светофоров, сделали 200 пешеходных переходов и ввели в эксплуатацию 42 новых стационарных комплекса фотовидеофиксации. Устранено 55 опасных участков. Из них 37 в Волгограде, семь в Волжском, четыре на федеральных трассах и еще семь на региональных и межмуниципальных. Стоит задача к 2024 году

снизить количество жертв аварий до уровня 3,5 человека на 100 тысяч жителей. Сейчас этот показатель составляет 13,2. Основными причинами гибели людей остаются превышение скорости и выезд на встречную полосу.

Второй значимый аспект - транспортная доступность. До сих пор в глубинке немало грунтовок. Сильный дождь - и ты отрезан от цивилизации. В прошлом году сделали 98 подъездных путей к населенным пунктам, в этом году намечено еще 90.

- Нужно будет привести в нормативное состояние искусственные сооружения. На ремонт 20 мостов (17 из них в двух крупнейших городах региона) выделено 5,1 миллиарда рублей. К 2023 году планируется построить пять путепроводов, пересекающих железную дорогу, чтобы повысить пропускную способность, - рассказал председатель облкомитета транспорта Анатолий Васильев.

Все в коридор

Вскоре начнется строительство долгожданной объездной дороги Волгограда. Первый этап длиной 12 километров стоит 300 миллионов рублей. Вообще ожидается, что уже в 2022 году на двух полосах (всего их будет четыре) откроется движение.

- Для восстановления волгоградских дорог надо не менее 64 миллиардов рублей. Удалось убедить правительство, что нужна федеральная программа. И Волгоградская область участвует в ней. В 2024 году программа не завершится. Мы будем продолжать строить трассы, - пообещал председатель комитета по транспорту и строительству Госдумы Евгений Москвичев.

Приступая к реконструкции того или иного объекта, порой подрядчики пожинают плоды «пятилеток в четыре года». Социалистические методы были красивы в лозунгах. Но хороший повар знает: если блюдо положено готовить на медленном огне, то не получится сэкономить время, включив конфорку посильнее.

Еще одна проблема, влияющая на сроки, - качество проектов. Хороших инженеров не хватает.

Через Волгоградскую область может пройти новый транспортный коридор, строительство которого обсуждается в верхах. Если Россия сможет перетянуть хотя бы десять процентов грузов, идущих на восток, то это даст ежегодно восемь миллиардов евро. Это будет платная трасса в четыре полосы, которая пройдет через семь регионов. 53 километра из 1350 придется на Волгоградскую область. Скоростной режим - в пределах 130 километров в час. Пока решается вопрос с инвестором. Точные координаты не раскрываются, чтобы не началась скупка пустошей, через которые намечено проложить дорогу. Тогда эти земли придется выкупать втридорога. Прецеденты были, хотя бы со строительством моста через Волгу.

Знак весов

Важно не только сделать, но и сохранить. На федеральном уровне обсуждается, как именно организовать весовой контроль. Вариант подешевле: если весы показали перегруз, водитель получит СМС о необходимости устранить нарушение.

Подороже: информация о лишнем весе тут же появится на большом экране. А то, что большегрузы зачастую возят намного больше, чем разрешено по регламенту, общеизвестно. Например, новую дорогу от Ростова до Таганрога грузовики разбили за два года.

В Волгоградской области до конца года на региональных дорогах появятся шесть автоматизированных пунктов весогабаритного контроля. Места постов определили с учетом специфики грузопотоков. Выбрали Третью Продольную магистраль, въезды на Волжскую ГЭС и мост через Волгу, а также трассы Волгоград - Сальск, Михайловка - Серафимович - Суровикино и Новониколаевский - Урюпинск - Нехаевская - Краснополье - Манино.

На постах можно автоматически взвешивать и измерять машины без их остановки. Техника способна определять скорость движения машины и фиксировать на фото.

<https://rg.ru/2020/02/26/reg-ufo/v-volgogradskoj-oblasti-platnuiu-trassu-postoiat-s-pomoshchiu-investora.html>

### **ПРАЙМ; 2020.26.02; ЕАО ПОЛУЧИТ ДОПОЛНИТЕЛЬНО НА РЕМОНТ МОСТОВ БОЛЕЕ 600 МЛН РУБ**

Еврейская автономная область (ЕАО), где более 25% мостов находятся в неудовлетворительном состоянии, в ближайшие годы в рамках проекта «Безопасные и качественные дороги» дополнительно получит на их ремонт 619 миллионов рублей, сообщает правительство региона.

Отмечается, что правительство РФ скорректировало программу строительства и приведения в нормативное состояние искусственных сооружений на автомобильных дорогах регионального и местного значения в рамках проекта «Безопасные и качественные дороги».

«Согласно документу, в 2020-2024 годах Дальневосточному федеральному округу планируется дополнительно выделить 34,872 миллиарда рублей, что позволит привести в порядок 39 путепроводов и 11 километров искусственных сооружений. Из общей суммы дополнительно выделяемых средств ЕАО получит 619 миллионов рублей», - говорится в сообщении.

Уточняется, что в области на региональных дорогах расположены 67 мостов общей протяженностью около 3 тысяч погонных метров. Более четверти сооружений находятся в неудовлетворительном состоянии. Ряд мостов - в аварийном.

«Ремонт мостов для ЕАО - стратегический вопрос. Для некоторых жителей они являются единственными путями сообщения. Объективно ремонт за счет областных средств невозможен. Выделение ЕАО средств из федерального бюджета поможет сделать важный шаг в создании современной дорожной инфраструктуры, обеспечении безопасности дорожного движения на территории области», - приводятся в сообщении слова врио губернатора региона Ростислава Гольдштейна.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.26.02; МАГАДАНСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОЛУЧИТ ИЗ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА ДОПОЛНИТЕЛЬНО 1,2 МЛРД РУБ. НА РЕМОНТ МОСТОВ**

Правительство РФ дополнительно выделит Магаданской области более 1,2 млрд рублей на ремонт мостов в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

«В 2020-2024 годах Дальневосточному федеральному округу планируется дополнительно выделить 34, 872 млрд руб. Из общей суммы дополнительно выделяемых средств Магаданской области будет предоставлено 1,213 миллиарда рублей», - сообщили журналистам в пресс-службе правительства Магаданской области.

На эти деньги отремонтируют прижимные участки вдоль рек Дебин и Нера и перевала Заячья петля. Планируется строительство мостового перехода через реку Амунка.

До 2024 года на федеральной трассе «Колыма», обеспечивающей автомобильную связь между Магаданской областью и Байкало-Амурской магистралью, планируют построить пять мостовых сооружений через ручей Пахомыч и реку Оротукан.

Как сообщалось, 14 октября президент РФ поручил кабмину РФ, а также правительствам Магаданской области и Якутии до 1 марта представить предложения по созданию устойчивой автомобильной связи между Магаданской областью и Байкало-Амурской магистралью.

11 ноября **Владимир Путин** на совещании с правительством поинтересовался у министра транспорта РФ **Евгения Дитриха** состоянием трассы «Колыма».

Глава ведомства, отвечая президенту, отметил, что федеральную дорогу поэтапно приводят в нормативное состояние.



### **ТАСС; 2020.26.02; ВЛАСТИ НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ НАМЕРЕНЫ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ 75 МОСТОВЫХ СООРУЖЕНИЙ**

Министерство транспорта и автомобильных дорог Нижегородской области включило 75 мостовых сооружений в перечень требующих ремонта, капитального ремонта и реконструкции. Список направлен в **Минтранс России** для участия объектов в федеральной программе «Мосты и путепроводы», сообщил в среду журналистам губернатор Нижегородской области Глеб Никитин.

Как пояснили ТАСС в пресс-службе главы региона, всего в Нижегородской области насчитывается 930 объектов, однако только 8% из них находятся в аварийном и предаварийном состоянии - их и включили в программу. «Каждый существующий мост получил оценку технического состояния и имеет ограничения по движению. Часть объектов расположена на дорогах, не имеющих дублера, поэтому движение по мостам частично ограничено, протяженность объезда остальных сооружений достигает 25 км. Три моста полностью закрыты для движения», - пояснил Никитин.

Самые длинные объекты расположены в районе Бабинского кольца в Дзержинске (292,7 м), в Навашином районе - мост через реку Теша (135,7 м) и в Воротынском районе - мост через реку Урга (128,4 м).

Программа по восстановлению и строительству мостовых сооружений стоимостью 8,48 млрд рублей сформирована до 2035 года. Она будет реализовываться в рамках федерального проекта «Мосты и путепроводы» **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. «Порядок и сроки реализации программы будут определены после утверждения федерального проекта. Свои предложения на включение муниципальных объектов могут направлять главы органов местного самоуправления», - добавил Никитин.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/7846853>

### **ТАСС; 2020.26.02; СВЫШЕ 300 КМ НОВЫХ ЛИНИЙ ОСВЕЩЕНИЯ УСТАНОВЯТ В 2020 ГОДУ НА ДОРОГАХ ПОДМОСКОВЬЯ**

Более 300 км новых линий наружного освещения установят на дорогах регионального значения в Московской области в 2020 году. Об этом сообщила в среду пресс-служба Министерства транспорта и дорожной инфраструктуры Подмосковья.

«В этом году на региональной сети линии освещения построят более чем на 290 участках в 35 муниципальных образованиях - это свыше 300 км. Адресный перечень объектов сформирован по итогам обследования автомобильных дорог, а также на основании данных ГИБДД региона. В первую очередь линиями освещения обустраивают аварийно-опасные участки автодорог, где произошли ДТП с погибшими», - приводятся в сообщении слова министра транспорта и дорожной инфраструктуры области Алексея Гержика.

Комплекс работ включает монтаж опор, кронштейнов и светильников, а также монтаж проводов и пусконаладочные работы. Наибольший объем работ планируется выполнить в Дмитровском округе - здесь появится более 40 км новых линий освещения. Также свыше 29 км линий освещения установят вдоль региональных дорог в Егорьевске, 28,9 км - в Щелково, отмечается в сообщении.

Освещение появится на участках вылетных магистралей Подмосковья: Носовихинском шоссе в городских округах Балашиха, Богородский, Электросталь, на Волоколамском шоссе в Истринском и Волоколамском округах, на Егорьевском шоссе в Егорьевске, Можайском шоссе в Можайске и Одинцове.

Всего в период с 2016-2019 годы в Московской области проложено 860 км линий освещения вдоль дорог регионального значения, добавила пресс-служба.

<https://tass.ru/moskovskaya-oblast/7844065>

### **ТАСС; 2020.26.02; СФ УПРОСТИЛ ПОРЯДОК ВЪЕЗДА ИНОСТРАНЦЕВ ЧЕРЕЗ АВТОМОБИЛЬНЫЕ И РЕЧНЫЕ ПУНКТЫ ПРОПУСКА В ДФО**

Совет Федерации на пленарном заседании в среду одобрил закон о распространении упрощенного порядка въезда иностранных граждан в Россию по электронным визам на автомобильные, речные и смешанные **пункты пропуска**, расположенные на территории Дальневосточного федерального округа (ДФО).

Законом устанавливается, что иностранные граждане могут прибывать в Россию на основании обыкновенных однократных деловых, туристических и гуманитарных виз в форме электронного документа не только через определяемые правительством РФ воздушные **пункты пропуска** через государственную границу на территории Дальневосточного федерального округа, но и через автомобильные, речные и смешанные **пункты пропуска**.

При этом расширение упрощенного порядка въезда по электронным визам на железнодорожные и морские **пункты пропуска** документом не предусматривается. Как отмечают разработчики инициативы, на железнодорожных пунктах пропуска техническая возможность проверки электронных виз отсутствует, а морские порты, расположенные на территории Дальневосточного федерального округа, иностранными гражданами не востребованы.

В соответствии с действующим законодательством электронные визы выдаются иностранцам, прибывающим через **пункты пропуска**, расположенные на территориях свободного порта Владивосток и особой экономической зоны в Калининградской области, а также через определенные кабмином РФ воздушные **пункты пропуска** в ДФО. С 1 октября прошлого года по упрощенной процедуре иностранные граждане также могут посещать Санкт-Петербург и Ленинградскую область.

### **ТАСС; 2020.26.02; СФ ОТМЕНИЛ НЕОБХОДИМОСТЬ ПОЛУЧЕНИЯ СПЕЦРАЗРЕШЕНИЯ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ СЕКРЕТНЫХ ГРУЗОВ**

Совет Федерации на заседании в среду одобрил закон об отмене необходимости получения спецразрешений для перевозки опасных грузов, имеющих отношение к особо важным государственным и оборонным нуждам.

Согласно установленным нормам, после получения заявки на перевозку опасного груза **Ространснадзор** согласовывает маршрут движения с владельцами автомобильных дорог федерального, регионального, межмуниципального и местного значения, а также с владельцами частных автодорог. Однако владельцы дорог не имеют доступа к гостайне, в связи с чем профильное ведомство не имеет права согласовывать с ними перевозку секретных спецгрузов.

В связи с этим закон об автомобильных дорогах предлагается дополнить нормой, согласно которой не будет требоваться согласование и специальное разрешение для перевозки опасных грузов, необходимых «для удовлетворения особо важных государственных и оборонных нужд страны», а также для «обеспечения безопасности государства». На данный момент такое исключение предусмотрено для военного транспорта и техники.

«Закон направлен на ограничение доступа к информации о перемещении грузов, предназначенных для удовлетворения особо важных государственных и оборонных нужд и обеспечения безопасности государства, путем отнесения их к специальным грузам и отмены оформления специальных разрешений для перевозки. Принятие закона позволит исключить доступ лицам, не имеющим допуск к государственной тайне, к секретной информации о перемещении транспортных средств, перевозящих специальные грузы, являющиеся грузами повышенной опасности, а также позволит оперативно осуществлять переброску таких грузов», - говорится в заключении профильного комитета Совфеда по экономической политике.

<https://tass.ru/ekonomika/7840387>

На ту же тему:

<https://www.pnp.ru/economics/opasnye-gruzy-dlya-gosnuzhd-mogut-razreshit-perevozit-bez-specrazsheniya.html>

### **ТАСС; 2020.27.02; ГЛАВА САХАЛИНА СЧИТАЕТ ИДЕЮ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА НА МАТЕРИК БОЛЕЕ ВЫПОЛНИМОЙ, ЧЕМ ТОННЕЛЯ**

Мостовой железнодорожный переход для сообщения Сахалина с материком легче построить, чем тоннель. Такое мнение выразил глава региона Валерий Лимаренко в интервью телеканалу РБК.

«С учетом того, что, ориентировочно, по сценарию до 2030 года будет построен мост, я думаю, что проще построить мост», - сказал он. Лимаренко также отметил, что тоннель было бы разумнее построить для сообщения с островом Хоккайдо.

На данный момент у Сахалина есть только морское и авиационное сообщение с материковой частью страны.

Проект строительства железнодорожной линии Селихин - Ныш с мостовым переходом через пролив Невельского увязан с проектом развития Восточного полигона сети железных дорог. Проект перехода с Сахалина на материк рассматривается в двух вариантах - мост или тоннель. Сейчас приоритетным является проект железнодорожного моста. Общая длина железнодорожной линии должна составить более 580 км. По информации Лимаренко, уже известна точная стоимость проекта: на создание перехода потребуется 252,8 млрд рублей. Подробности финансирования пока не уточняются.

<https://tass.ru/ekonomika/7847309>

### **ТАСС; 2020.27.02; НОВУЮ ТРАССУ К КРЫМСКОМУ МОСТУ ПОСТРОЯТ НА КУБАНИ К 2024 ГОДУ**

Строительство новой трассы от Краснодара до Темрюкского района на Кубани, ведущей к Крымскому мосту, будут вести в рамках федеральной программы, дорогу планируют завершить в 2024 году. Об этом сообщили в четверг ТАСС в пресс-службе управления федеральных автодорог (упрдор) «Тамань».

Глава Краснодарского края Вениамин Кондратьев сообщал, что строительство трассы от Краснодара до Темрюкского района, ведущей к Крымскому мосту протяженностью 119 км, обойдется почти в 100 млрд рублей. На первый этап выделены федеральные средства. Трасса позволит решить проблему пробок из-за возросшего автотрафика в сторону моста. Сейчас дорога проходит через ряд населенных пунктов, в их числе город Темрюк. Новая трасса пройдет в обход населенных пунктов.

«Дорога А-289 Краснодар - Славянск-на-Кубани - Темрюк - автомобильная дорога А-290 Новороссийск - Керчь общей протяженностью 150 км в ноябре 2018 года была передана в ведение ФКУ «Упрдор «Тамань», до этого она была частью региональной трассы. Проект развития дальних автодорожных подходов к Крымскому мосту, о котором идет речь, вошел в **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**, утвержденный распоряжением правительства РФ. Завершение реализации проекта в соответствии с программой запланировано в 2024 году», - сообщили в управлении.

Собеседница уточнила, что строительство трассы будет проводиться за счет федеральной программой «Развитие транспортной системы», предельная стоимость проекта составляет 99,405 млрд рублей. Госконтракт с подрядчиком на выполнение первого этапа работ по проектированию, строительству и вводу в эксплуатацию объекта планируется заключить до конца марта 2020 года, завершить работы по проектированию намерены в ноябре, а к концу 2020 года - началу 2021 года специалисты приступят к выполнению подготовительных работ. Строительство будет разбито на два этапа, чтобы поочередно вводить в эксплуатацию участки дороги и не допустить усиление транспортной нагрузки в

этом направлении. Аукцион на второй этап строительства также планируют провести в текущем году.

«После запуска автомобильного движения по Крымскому мосту в мае 2018 года, трасса стала одной из наиболее востребованных в Краснодарском крае. Стало ясно, что существующая трасса уже не справляется с большим потоком машин. Высокая интенсивность транспортных потоков, особенно в туристический сезон, выявила острую необходимость увеличения пропускной способности дороги. Строительство и реконструкция участков дороги с учетом обхода населенных пунктов сделают ее наиболее комфортным и быстрым маршрутом в Крым при движении из центральной части России и непосредственно из Краснодара», - добавили в пресс-службе.

По данным управления, в рамках проекта будет построено более 114 км новой дороги и проведена реконструкция около 5 км существующей. «Первый этап предполагает строительство полностью нового направления трассы, на втором этапе реализации проекта предполагается строительство нового направления и реконструкция участка действующей трассы А-289. Действующая автомобильная дорога имеет в основном две полосы и на отдельных участках три и четыре полосы с максимально разрешенной скоростью движения 90 км/ч. На будущем новом направлении предусмотрено увеличение полосности до четырех и шести полос, разрешенным скоростным режимом 120 км/ч», - уточнила собеседница.

<https://tass.ru/ekonomika/7848173>

### **ТАСС; 2020.26.02; НОВЫЕ ПРЕДЕЛЬНЫЕ ТАРИФЫ ПО СТРАХОВАНИЮ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКА ЗАРАБОТАЮТ С 8 МАРТА**

Новые предельные тарифы по страхованию гражданской ответственности перевозчика (ОСГОП), утвержденные Банком России, вступят в силу 8 марта. Об этом говорится в сообщении регулятора.

«Документ снижает минимальные значения тарифов по большинству видов перевозок. По наиболее массовым - автобусным перевозкам - снижение тарифов может составить до 20%», - говорится в сообщении.

При этом на вертолетные перевозки тарифы повышены. Тарифный коридор зависит от вида транспорта и перевозок, а также от факторов, влияющих на степень риска.

Согласно закону, перевозчики (за исключением метро, которое имеет особый статус) обязаны покупать страховку, по которой в случае происшествия на транспорте пассажирам будет возмещаться вред, причиненный жизни, здоровью и имуществу. По закону страховая выплата за гибель пассажира составляет 2,025 млн рублей, выплаты пострадавшим рассчитываются в зависимости от тяжести травм. Метрополитен в законе выделен отдельно, он не обязан покупать страховку, но самостоятельно отвечает перед пассажирами на тех же условиях и в тех же объемах, что и страховщики других видов транспорта.

<https://tass.ru/ekonomika/7842451>

### **ТАСС; 2020.26.02; ТЕСТИРОВАНИЕ БЕСПИЛОТНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ С 1 МАРТА НАЧНЕТСЯ ЕЩЕ В 11 РЕГИОНАХ**

Правительство РФ расширило список регионов, где будут тестироваться беспилотные автомобили, с 2 до 13. Эксперимент начнется с 1 марта 2020 года, соответствующее постановление опубликовано на официальном интернет-портале правовой информации.

«Провести эксперимент по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств на территориях Владимирской, Ленинградской, Московской, Нижегородской, Новгородской и Самарской областей, Чувашской Республики, Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого автономных

округов, Краснодарского края и Санкт-Петербурга - 1 марта 2020 г. по 1 марта 2022 г.», - отмечается в документе.

Сейчас эксперимент проходит на территории Москвы и Татарстана. В столице беспилотные автомобили тестируются преимущественно в районе Раменки, на Мичуринском проспекте, южном дублере Кутузовского и Комсомольского проспектов, а также в Центральном административном округе. В Москве на дорогах общего пользования свои разработки тестируют «Яндекс» и МАДИ, в Татарстане на заводской территории - «Камаз».

«Уже точно известно, что беспилотники поедут в Ленинградской и Владимирской областях. Машины будут тестировать на центральных улицах Коврова и Санкт-Петербурга. Задача разработчиков - проводить успешные тестирования оборудования, собирать данные и разрабатывать возможные гипотезы коммерциализации», - уточнил официальный представитель НП «ГЛОНАСС» и НТИ «Автонет» Ярослав Федосеев.

Об эксперименте

Правительство РФ ранее утвердило постановление о начале с 1 декабря 2018 г. эксперимента по эксплуатации беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования в ряде мест Москвы и Татарстана. Бывший вице-премьер РФ Максим Акимов говорил ранее, что в рамках эксперимента на дороги Москвы и Татарстана выйдет 100 высокоавтоматизированных автомобилей. Эксперимент рассчитан на три года. По его словам, сроки начала использования беспилотного транспорта на автодорогах общего пользования будут определены по итогам экспериментального запуска, то есть после марта 2022 г.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.26.02; СПЕЦИАЛЬНЫЙ ГОСТ РАЗРЕШИТ РЕТРО-ТРАНСПОРТУ В РФ ЕЗДИТЬ НА ОБЩИХ ПРАВАХ БЕЗ ДОПРАЗРЕШЕНИЙ С 1 МАРТА**

Утвержденный в конце ноября прошлого года государственный стандарт на ретро-автомобили возрастом более 30 лет начнет действовать в РФ с 1 марта, сообщил Росстандарт.

«Разработка и вступление в силу ГОСТа на раритетные автомобили является важным шагом на пути создания условий для передвижения таких, зачастую бесценных, автомобилей в качестве полноценных участников дорожного движения. Теперь появился легальный механизм по определению автомобилей в качестве раритетных и их выпуску в обращение на законных основаниях», - приводит пресс-служба Росстандарта слова замглавы ведомства Алексея Кулешова.

Новый ГОСТ будет применяться добровольно и распространится на мотоциклы, легковые автомобили и прицепы от 30 лет и старше, а также на грузовые машины, автобусы и прицепы к ним, не предназначенные для коммерческой перевозки пассажиров и грузов, старше 50 лет, с оригинальными двигателем, кузовом и рамой (при ее наличии), сохраненные или отреставрированные до оригинального состояния.

Прежде у владельцев ретро-машин не существовало правового механизма для отнесения их транспорта к разряду раритетных. Подтверждение оригинальности раритетного автомобиля с документарным оформлением по новому ГОСТу будет являться основанием для полноценного участия в дорожном движении без допразрешений.

«Заинтересованные лица смогут без ограничений использовать раритетное транспортное средство и распоряжаться им без оформления свидетельства о безопасности конструкции транспортного средства (СБКТС) на территории России», - отмечает Росстандарт.

### **РБК; МАРИЯ ЛИСИЦЫНА, МАЙЯ БОБЕНКО; 2020.26.02; ГИБДД ЧЕРЕЗ ДВА ГОДА ПОЛУЧИТ ДАННЫЕ О РЕЗКОМ ТОРМОЖЕНИИ МАШИН НА ДОРОГАХ**

С помощью цифровой платформы «Автодата» власти смогут вычислить потенциально опасные участки трасс и принять меры, чтобы сделать их более безопасными. Она будет оповещать МВД и ГИБДД о резком торможении

Система, которая будет оповещать МВД и ГИБДД о случаях резкого торможения автомобилей на дорогах, будет запущена в 2022 году. Об этом РБК сообщил пресс-секретарь НП «ГЛОНАСС» Ярослав Федосеев.

Данные о резком торможении будут передаваться из внутренних систем автомобиля на цифровую платформу «Автодата». Федосеев пояснил, что у платформы не будет возможности понять, кто сидит за рулем автомобиля и кому принадлежит транспортное средство, она будет получать информацию лишь об экстренном снижении скорости.

Обработав полученные большие данные, можно будет определить потенциально опасные участки и принять меры безопасности, например установить дополнительные знаки, обновить асфальт или изменить скоростной режим. Ожидается, что выявление опасных участков дорог с помощью новой системы позволит снизить количество ДТП на 20–30% в год, сообщает ТАСС.

Проект платформы «Автодата» запустили в конце сентября 2019 года. Для его реализации был создан межотраслевой консорциум «Автодата.Рус», учредителями которого стали НП «ГЛОНАСС», Минпромторг, ГК «Роскосмос», Росавтодор, фонд «Сколково», группа ГАЗ, а также другие организации и региональные правительства. На создание платформы предполагалось выделить 325 млн руб.

«Автодата» собирает и обрабатывает данные существующих информационных систем в транспортной и автомобильной сферах, например сведения о качестве дорог и погодных условиях. Платформа может работать с информацией в режиме реального времени.

В ноябре 2019 года стало известно, что в конце 2020 года в рамках проекта будет запущено тестирование приложения, которое сообщает пешеходам о приближающемся автомобиле. Система будет собирать данные с «умных» светофоров и показывать прохожим автомобили, которые находятся на расстоянии 100–200 м. Стоимость разработки сервиса в ГЛОНАСС оценили в 4–5 млн руб.

<https://www.rbc.ru/society/26/02/2020/5e564d769a794712a2ad8344>

### **ТАСС; 2020.26.02; В КРАСНОДАРЕ НАМЕРЕНЫ ПОЧТИ В ТРИ РАЗА УВЕЛИЧИТЬ ПРОТЯЖЕННОСТЬ ТРАМВАЙНЫХ ПУТЕЙ**

Власти Краснодара, города миллионника, намерены к 2040 году увеличить протяженность трамвайных линий с существующих 123 км до 320 км для решения проблемы пробок, в 2020 году планируется начать строительство одной из новых трамвайных линий. Об этом в ходе ежегодного отчета о проделанной работе заявил глава Краснодара Евгений Первышов.

В 2018 году Краснодар был признан городом-миллионником, сюда ежегодно переезжают тысячи человек, поэтому число машин растет, а пробки все чаще достигают 9-10 баллов. Власти города предпринимают меры по снижению загруженности дорог, строят развязки, населению предлагают больше пользоваться общественным транспортом, наиболее быстрым способом передвижения по городу являются трамваи.

«В 2020 году мы имеем 123 км протяженность трамвайных путей. К 2040 году мы рассчитываем построить новые трамвайные линии. Общая протяженность будет достигать 320 км», - сказал Первышов.

Он добавил, что уже летом 2020 года в городе намерены приступить к строительству новой трамвайной линии по улице Московской от улицы Солнечной до улицы Петра Метальникова. По его словам, также обсуждается возможность строительства трамвайных

линий в микрорайонах Восточно-Кругликовской, Гидростроителей и линии, ведущей к международному аэропорту.

Глава Краснодара отметил, что параллельно с проектировкой и строительством линий в городе обновляют парк общественного транспорта: уже закуплены 35 новых трамваев и троллейбусов с автономным ходом, в период с 2020 по 2021 год планируется приобретение 56 новых трамваев.

Первышов сообщил, что Краснодарское трамвайно-троллейбусное управление, которое еще в 2017 году находилось в предбанкротном состоянии, является градообразующим предприятием для города, на нем работают порядка 4 тыс. сотрудников, 491 единица подвижного состава, ежедневно общественный транспорт перевозит порядка 320 тыс. жителей и гостей Краснодара. По его словам, по состоянию на 2017 год долги предприятия составляли порядка 900 млн рублей, а по итогам 2019 года его прибыль составила 44 млн рублей.

Дорожная обстановка

Первышов отметил, что вместе с развитием общественного транспорта в городе благоустраивают и общую дорожную инфраструктуру. В 2016 году нормативным требованиям соответствовали лишь 39% краснодарских дорог, за эти годы выполнен ремонт 222 км автомобильных дорог. «К 2024 году мы этот показатель [соответствующих нормативным требованиям] должны довести до 85%. К концу этого года мы должны отремонтировать 300 км дорог», - сказал глава города.

Он добавил, что для удобства движения в городе оборудуют систему умных светофоров, будет предусмотрен «зеленый коридор» для трамваев. Общая протяженность выделенных полос для общественного транспорта в Краснодаре на данный момент составляет 20,7 км.

<https://tass.ru/ekonomika/7841771>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА ЦЕНТРАЛЬНОГО ОКРУГА; АННА СКРИПКА; 2020.26.02; ТЕНЬ ОТКРЫТЫХ ДВЕРЕЙ; ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ БЕЛГОРОДА ЖДУТ ПЕРЕМЕНЫ**

Реформа маршрутной сети и транспортной системы продолжается в Белгородской агломерации. Сейчас город встал в пробках из-за строительства двухуровневых развязок сразу на двух участках кольцевой объездной. Власти потребовали ускорить работы, однако отметили, что вряд ли будут стремиться сделать город комфортным для автомобилистов. Общественный транспорт, сеть велодорожек, перехватывающие парковки по пути из микрорайонов ИЖС к остановочным комплексам и бесплатная пересадка из одного автобуса в другой - такое будущее нарисовали белгородцам и гостям города.

Вход в переднюю дверь

На заседании Совета при главе региона чиновники поделились планами развития общественного транспорта. Пока перемены белгородцы ощутили лишь в системе оплаты: процент безналичных платежей вырос до 70, и это в некоторой степени стало основой для дальнейших проектов реформы. Так, чиновники определились с видом валидатора, который будет считывать банковскую карту. Пока водители и пассажиры пользуются обычными терминалами - как в любом магазине. Расплатиться с их помощью небыстро, к тому же, приходится отдавать карту водителю в руки, и это не всем нравится.

- Наша задача - открыть все двери в автобусе, чтобы люди быстро вошли и так же быстро вышли, - рассказывает начальник департамента цифрового развития Белгородской области Евгений Мирошников.

Однако пока будут практиковать вход через переднюю дверь и своевременную оплату за проезд. Удивительно, но этот момент - платить на входе или на выходе - стал поводом для споров. Белгородцы привыкли расплачиваться после поездки, а чиновники уверены, что это неправильно.

- Пассажир, по сути, едет зайцем, - считает Евгений Мирошников.

Автобус отправляется

Уже с 1 марта для входа оставят только передние двери автобусов, чтобы приучить пассажиров к дисциплине. На вопрос, почему нельзя сразу открыть все двери на вход и выход, оснастив поручни валидаторами, Мирошников отвечает: рано. И приводит в пример московский опыт. Когда там начали эту практику, выручка перевозчиков упала на десять процентов. Люди попросту ехали без оплаты. Чужие ошибки белгородцы учтут - в автобусах появятся контролеры.

Помимо этого, чиновники анонсировали внедрение системы check-in/check-out (регистрацию входа и выхода). Она необходима на пригородных маршрутах, ведь за городской чертой цена за проезд зависит от километража. Жителям окрестных поселков придется прикладывать карту к валидатору дважды: на входе, и система снимет городской тариф в 20 рублей, и на выходе - GPS зафиксирует место остановки, а умный валидатор снимет нужную сумму.

Предполагается, что оплата через переднюю дверь позволит сделать процент безналичных платежей еще выше. Генеральный директор «Единой транспортной компании», которая обслуживает теперь всю агломерацию, Александр Васильченко, отмечает, что сейчас перевозчики бьются за те самые 30 процентов налички.

- Как добиться стопроцентного учета, если пассажир не всегда берет билет? - спрашивает он.

Без базы данных сложно просчитывать предполагаемую выгоду от той или иной реформы. Так, в настоящее время себестоимость проезда в белгородском транспорте, по данным ЕТК, составляет 38 рублей. Васильченко отмечает, что задачу - добиться снижения этого показателя, а значит, и убытков - будут решать постепенно.

Сеть для пассажира

Поспособствовать этому должна новая маршрутная сеть и транспортная инфраструктура. Так, в Белгороде, наконец, решились выделить отдельные полосы для общественного транспорта. Иначе тот парад маршруток, который собирается сегодня у многих остановочных комплексов, может парализовать город.

Участник профильной рабочей группы Дмитрий Грубый отметил, что с выделением полос должна решиться и другая проблема - дублированные маршруты.

- Большинство автобусов так или иначе проезжают по двум улицам города - проспекту Богдана Хмельницкого и улице Щорса, - говорит Дмитрий Грубый. - Новая маршрутная сеть уже готова.

По проспекту Хмельницкого общественный транспорт поедет в крайней правой полосе, по Щорса движение сделают осевым. Для этого придется построить остановочные островки посреди улицы, и уже понятно, что часть их возведут на месте нынешних «колец». Аналитики пришли к выводу, что кольцевые участки теперь только затрудняют движение и назвали их бесполезными.

Суммы инвестиций в проект, по сути, реконструкции дорожной сети областного центра пока не называют, как и конкретные сроки начала строительных работ. Дмитрий Грубый подчеркивает: так или иначе, перемены пойдут на пользу пассажирам и всему городскому движению.

<https://rg.ru/2020/02/26/reg-cfo/kakie-peremeny-zhdut-obshchestvennyj-transport-belgoroda.html>



### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА СЕВЕРНОГО КАВКАЗА; РОМАН КИЯШКО; 2020.26.02; МАРШРУТ НЕ ПОСТРОЕН; НА СТАВРОПОЛЬЕ РАЗГОРЕЛСЯ СКАНДАЛ СО СТРОИТЕЛЬСТВОМ ТРАНСПОРТНОЙ РАЗВЯЗКИ - ОДНОЙ ИЗ КРУПНЕЙШИХ В РЕГИОНЕ

На новую транспортную развязку собираются потратить четыре миллиарда рублей только из федерального бюджета, но, как считают эксперты дорожной отрасли и общественники, она никак не улучшит дорожную ситуацию в краевой столице и деньги будут потрачены впустую.

На днях в Ставрополе вновь обсуждали возведение многоуровневой развязки на пересечении двух транспортных артерий города - улицы Ленина и проспекта Кулакова. Идея построить такой объект возникла еще в прошлом году. Предварительная стоимость проекта - четыре миллиарда рублей. Согласно появившейся тогда информации, мост стал бы частью улицы Ленина, а проспект Кулакова расположился бы под ним, причем ниже уровня земли. Между ними предполагалось сделать круг для тех автомобилей, которым нужно было бы свернуть в сторону. Тогда же появились и первые эскизы.

Но, как пояснили в администрации города, на самом деле проект даже еще не начали разрабатывать, поэтому первые визуализации уже неактуальны, так как теперь предпочтение отдано двухуровневой развязке.

Недавно администрация провела общественные слушания о планировке территории для этого проекта. Речь на них должна была пойти о резервировании земли под будущее строительство. Но на деле встреча превратилась в хаос.

В городе уже сформировалось общественное движение, участники которого выступают против строительства развязки. Активисты даже создали петицию. В ней они поясняют, что проект будет иметь негативные последствия для города.

Активисты считают, что в процессе строительства Ставрополь потеряет три троллейбусных маршрута, в районе наступит транспортный коллапс

- Эта развязка не решает проблемы пробок. При строительстве Ставрополь потеряет три троллейбусных маршрута, в районе наступит транспортный коллапс. Круговое движение по планируемой развязке приведет к пересечению особенно плотных потоков, - говорит одна из активисток Лада Дубинина.

Она отметила, что если строительство все-таки начнется, то это изменит автомобильную коммуникацию с соседним городом Михайловском. Вырастет нагрузка на два въезда, что приведет к увеличению пробок, особенно в нижней части города.

- Мы хотим добиться проведения полномасштабных научных исследований состояния транспортной инфраструктуры, городской мобильности, автомобильного трафика, маятниковых миграционных потоков, экологической оценки, - добавила Дубинина.

Глава комитета городского хозяйства Иван Скорняков на момент публикации материала так и не согласился встретиться с корреспондентом «РГ», несмотря на официальный запрос на имя главы администрации города. Однако во время общественных слушаний он заявил, что сейчас в Кубанском государственном университете разрабатывают для Ставрополя проект оптимизации маршрутной сети.

- На протяжении года изучался весь пассажиропоток в городе, чтобы оптимизировать дорожную сеть. Данный анализ станет основанием для проведения нового конкурса среди перевозчиков в краевой столице, - заявил он.

Но в таком случае возникает очевидное противоречие, уверены активисты. Анализ, который готовят ученые, не будет представлять никакой ценности, если в Ставрополе начнут строить развязку, так как такой крупный объект на корню перечеркнет существующие выкладки.

Депутат думы Ставропольского края Александр Кузьмин в разговоре с корреспондентом «РГ» отметил, что любой проект имеет право на существование, но только если он обоснован экономически и подкреплен анализом ситуации и научными исследованиями.

- Сейчас в Ставрополе зарегистрировано более 200 тысяч автомобилей. Их количество растет. Конечно, городская дорожная сеть не способна переварить такое число машин. Кроме того, нет никакого стимула, чтобы люди в перспективе могли пересесть на электробусы, велосипеды или троллейбусы, которые, к слову, в Ставрополе практически исчезли. Понятно, город полумиллионный, но он не настолько большой, чтобы люди часами стояли в пробках, - заявил Кузьмин.

Урбанист и эксперт по комплексному развитию постсоветских территорий Святослав Мурунов отмечает, что дорожные проблемы в российских городах принято решать «в лоб». Если есть пробки, то надо расширять проезжую часть за счет вырубки деревьев и сокращения пешеходных зон, строить новые развязки, а также увеличивать длительность работы зеленого сигнала светофора для машин.

- Я называю это несистемным подходом, так как он исключает комплексный анализ и поиск баланса интересов разных групп населения. Но чаще всего развитие транспортной инфраструктуры - это просто строительный бизнес и его лоббирование, - считает Мурунов.

Он призывает к каждой конкретной ситуации подходить избирательно. В Ставрополе это пока сделать сложно, так как нет результатов исследования.

Кстати, администрация города в ответе на запрос «РГ» сообщила, что развязка на пересечении Кулакова и Ленина - только первый подобный проект, который предполагается реализовать в ближайшие 10 лет. Согласно схеме развития транспортной инфраструктуры, содержащейся в обновленном генеральном плане Ставрополя, предусмотрено сделать 20 многоуровневых развязок в границах города.

Комментарии

Михаил Якимов, доктор технических наук, директор Института транспортного планирования Российской академии транспорта:

- Изначально города строились у дорог, на берегах морей или рек, которые в первую очередь были транспортными артериями. Ситуация довольно распространенная, когда населенный пункт разрастается вокруг трассы, которая ранее являлась окраиной города.

Здесь появляются объекты притяжения, возникают транспортные, а главное, пешеходные потоки. Поэтому нужно прежде всего решить, автомобильная дорога выполняет транзитные функции или является городской улицей с активным пешеходным потоком.

Если сейчас фиксируется значительное количество пешеходов вдоль улицы Ленина и проспекта Кулакова и в перспективе ситуация не изменится, то, конечно же, нет никакого смысла строить подземные или надземные переходы. Такие коммуникации нужны, но на удаленных, загородных участках.

Конечно, не следует стимулировать транзитное движение там, где активно ведется строительство жилья. Это увеличит нагрузку на окружающую среду. Если автомобильная дорога, о которой идет речь, не выполняет транзитных функций, тогда нужно решать, в каком месте она приобретет статус городской улицы с соответствующим снижением скоростного режима, оборудованием остановок общественного транспорта и качественных пешеходных тротуаров, ливневой канализации и других элементов благоустройства, которые отличают автомагистраль от городской улицы.

Илья Резников, эксперт транспортного развития территорий ИТП «Урбаника»:

- Мы имеем дело с классической логикой властей, согласно которой если в городе есть крупный и проблемный перекресток, то достаточно построить мощную развязку и тем самым избавиться от проблемы. Это очень удобный способ для администрации, которая хочет показать свои усилия. Удобный, потому что нужно заниматься одним объектом, а не разрабатывать множество более мелких решений.

Конечно, проехать конкретный перекресток станет проще, но проблемы в целом, скорее всего, это не решит. Более того, ситуация может усугубиться, так как транспорта в единицу времени станет проезжать больше. Генплан города, кстати, это учитывает, и

потому в нем предлагает строительство еще шести разноуровневых развязок в западной части Ставрополя. Но есть ли у города достаточно средств, чтобы их все построить - большой вопрос.

В Ставрополе зарегистрировано более 200 тысяч автомобилей. Городская дорожная сеть не способна переварить такое число машин.

<https://rg.ru/2020/02/26/reg-skfo/v-stavropole-vokrug-stroitelstva-razviazki-razgorelsia-skandal.html>

### **ТАСС; 2020.26.02; В МОСКВЕ НАЧАЛОСЬ СТРОИТЕЛЬСТВО САМОЙ ВЫСОКОЙ Ж/Д СТАНЦИИ ДЛЯ МЦД-4**

ОАО «РЖД» приступило к строительству двух новых станций в Москве - «Камушки» и «Ермакова Роцца». Станция «Камушки» станет одной из самых высоких в Москве, так как разместится на эстакаде в районе Москва-Сити, сообщила в среду ТАСС компания «Московские железные дороги».

«Очень важный и сложный проект. Мы строим двухпутную железнодорожную линию протяженностью 6 км в условиях сложившейся городской среды, часть линии расположится на путепроводе, который пройдет над МЦК и ТТК. Станция «Камушки» станет одной из самых высоких в Москве, так как разместится на эстакаде в районе Москва-Сити. Две станции расположатся на соединительной ветке, которую строит компания между Киевским и Белорусским направлениями Московской железной дороги в рамках реализации проекта МЦД-4 «Киевско-Горьковский», - отметил начальник МЖД Михаил Глазков.

Станция «Камушки» будет состоять из двух платформ и вестибюлей, ее интегрируют по принципу «сухие ноги» со станциями «Деловой центр» МЦК и «Международная» метро. Также будет организован переход на станцию Тестовская МЦД-1 «Белорусско-Савеловский». На станции «Ермакова Роцца» железнодорожники построят одну платформу и вестибюль с выходами на улицы Магистральная и Подвойского.

Михаил Глазков отметил, что на этой линии в перспективе будут построены еще две станции - Поклонная и Кутузовская. Последняя будет интегрирована с одноименными станциями МЦК и метро. На станциях будет создана современная пассажирская инфраструктура, в том числе со всеми условиями для удобства маломобильных пассажиров.

<https://tass.ru/moskva/7838663>

### **ТАСС; 2020.26.02; В ПОЕЗДАХ «ИВОЛГА» НА МЦД-1 И МЦД-2 УСТАНОВЯТ 430 ТОЧЕК БЕСПЛАТНОГО WI-FI**

Новые поезда «Иволга», которые дополнительно выйдут на маршруты МЦД-1 и МЦД-2, будут оснащены беспроводным бесплатным интернетом. В них планируется установить еще почти 430 точек доступа к Wi-Fi и 1,2 тыс. экранов с онлайн-телевещанием, сообщается в среду на Едином транспортном портале.

«В настоящее время в 39 поездах «Иволга», которые курсируют по МЦД-1 и МЦД-2, установлены почти 250 точек доступа к бесплатной сети MT\_FREE. В 2020 году все новые поезда «Иволга», которые дополнительно выйдут на маршруты первых двух диаметров, также будут оснащены беспроводным бесплатным интернетом. В них планируется установить еще почти 430 точек доступа к Wi-Fi и 1,2 тыс. экранов с онлайн-телевещанием», - говорится в сообщении.

Также отмечается, что все цифровые сервисы для поездов МЦД устанавливаются в вагоны непосредственно на конвейере Тверского вагоностроительного завода. Это первая в России практика оснащения поездов точками доступа Wi-Fi и экранами на этапе сборки состава. Установка цифровых сервисов на заводах - основа цифровизации российского транспорта.

Со дня запуска движения по МЦД пассажиры подключились к бесплатному интернету 702 тыс. раз. Количество подключений к сети MT\_FREE в электропоездах, курсирующих по центральным диаметрам, за два месяца выросло в 2,8 раз. По статистике, Wi-Fi на МЦД чаще пользовались мужчины в возрасте от 25 до 34 лет. При этом в сети зарегистрировано вдвое больше устройств на Android (68%), чем на iOS (32%), уточняется на Едином транспортном портале.

<https://tass.ru/moskva/7837943>

### **ТАСС; 2020.26.02; «РЖД ЛОГИСТИКА» И ИНДИЙСКАЯ CONCOR ДОГОВОРИЛИСЬ О КОНТЕЙНЕРАХ ДЛЯ МТК «СЕВЕР-ЮГ»**

Российская компания «РЖД Логистика», крупнейший мультимодальный логистический оператор в СНГ и странах Балтии, и индийская корпорация CONCOR (Container Corporation of India Ltd), крупнейший оператор железнодорожных контейнерных перевозок в Индии, подписали в Нью-Дели соглашение, по которому индийская компания предоставит контейнерный парк и другое оборудование для организации и развития перевозок на международном транспортном коридоре (МТК) «Север-Юг». Как сообщил в среду корреспонденту ТАСС первый заместитель генерального директора РЖД Сергей Павлов, соглашение подписали во вторник вечером генеральный директор «РЖД Логистики» Дмитрий Мурев и директор по международному маркетингу и операционной деятельности CONCOR Санджай Сваруп.

«Коридор «Север-Юг», о котором говорили долго и много, в последнее время наконец начал работать. В прошлом году по нему перевезено 7,5 млн т различных грузов в обе стороны. Это уже факт. Но направление нужно развивать, и у нас есть для этого все возможности. Соглашение, которое подписано между «РЖД Логистика» и CONCOR, - это шаг к увеличению пропускных возможностей и не только для перевозок между Россией и Индией, но и транзитных перевозок», - сказал Павлов.

Он отметил, что в течение трех месяцев будет согласована цена на перевозку грузов этим маршрутом. «Мы сейчас решаем этот вопрос, и в течение трех месяцев мы обеспечим конкурентоспособную цену для наших клиентов», - подчеркнул собеседник агентства.

Он добавил, что необходимо рассказывать потенциальным клиентам - грузоотправителям из Индии и Европы, что этот транзитный коридор работает. Тогда объемы перевозок будут быстро нарастать.

«Сегодня все понимают: время - деньги. Срок доставки грузов сократится вдвое - с 40 дней до 20 дней. Мы будем совершенствовать наши технологии и работать с госорганами для сокращения и этого срока», - указал первый заместитель генерального директора РЖД.

<https://tass.ru/ekonomika/7838837>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.26.02; РЖД И RITES ДОГОВОРИЛИСЬ О СОВМЕСТНОЙ РАЗРАБОТКЕ ПРОЕКТОВ ПО РАЗВИТИЮ Ж/Д СЕТИ ИНДИИ**

«Дочка» ОАО «Российские железные дороги» - ООО «РЖД Интернешнл» (РЖДИ) - и государственная компания RITES договорились о совместной разработке проектов по развитию сети железных дорог и скоростного движения в Индии.

Согласно сообщению РЖДИ, стороны подписали соответствующий меморандум в рамках визита делегации холдинга в эту страну. «Документ предусматривает установление прочных партнерских отношений для согласования, планирования и последующей совместной реализации проектов в сфере железнодорожного транспорта и инфраструктуры в странах взаимного интереса», - говорится в пресс-релизе.

«Стороны при этом особо обозначили конкурентные преимущества объединения усилий и синергию сотрудничества по таким географическим направлениям как Азия, Африка и

Латинская Америка, включая, но не ограничиваясь Индией, Россией, Ганой, Монголией и Бангладеш», - добавляет «РЖД Интернешнл».

Помимо прочего в качестве первоначальных приоритетных направлений совместной работы компании также определили внедрение современных систем сигнализации, совместное участие в инжиниринговых проектах на линиях метрополитена и легкого метро. Меморандум заключен сроком на 1 год.

Как сообщалось ранее, в сентябре РЖДИ завершило подготовку технико-экономического обоснования модернизации железнодорожной линии Нагпур-Секундерабад (более 500 км) для повышения скорости движения пассажирских поездов до 200 км/ч. Документация находится на рассмотрении у Индийских железных дорог.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.26.02; РАБОЧИЕ ГРУППЫ ГОССОВЕТА РЕКОМЕНДОВАЛИ РЖД ДАТЬ СКИДКУ НА ПЕРЕВОЗКИ УГЛЯ НА ЗАПАД НА ВЕСЬ 2020Г**

Рабочие группы Государственного совета РФ по направлениям «Энергетика» и «Транспорт» на заседании в среду рекомендовали ОАО «РЖД» дать скидку на перевозки угля на запад на весь 2020 год, следует из сообщения пресс-службы правительства Кузбасса.

«Предусмотреть на весь 2020 год максимальную скидку к плате за перевозки российского угля в западном направлении, без дополнительных условий, с возможностью продления», - говорится в рекомендации.

РЖД с начала октября 2019 года установили на весь четвертый квартал прошлого года понижающий коэффициент к тарифу на экспортные перевозки энергетического угля низкокалорийных марок из Кузбасса в направлении припортовых станций Октябрьской, Северной и Калининградской железных дорог. Понижающий коэффициент (скидка 7,41%) должен был нивелировать введенную с начала 2019 года 8%-ю экспортную надбавку на перевозки угля и создать условия для переориентации части поставок твердого топлива с перегруженного восточного направления сети железных дорог.

Вместе с тем, на совещании по вопросам перевозок угля железнодорожным транспортом в Кемерово в декабре 2019 года замгубернатора Кузбасса по промышленности, транспорту и экологии Андрей Панов заявил, что предоставленная РЖД скидка на экспортные перевозки энергетического угля из Кузбасса в направлении портов Северо-Запада не покрывает транспортных расходов угольщиков.

«Проблема в том, что условием его (предоставленного РЖД понижающего коэффициента - ИФ) применения является выполнение суммарного гарантированного объема перевозок по указанным маршрутам в размере не менее 15,9 млн тонн в течение четвертого квартала 2019 года. Рыночная ситуация не позволяет сегодня угольным компаниям набрать нужный объем, везя повышенный объем угля по низким ценам фактически себе в убыток. Скидка на таких условиях не покрывает убытки», - сказал Панов.

По его данным, угледобывающие компании Кузбасса представили на четвертый квартал к перевозке в направлении припортовых станций Северо-Запада РФ уголь в объеме не более 13 млн тонн.

Согласно распространенному в среду сообщению пресс-службы, на заседании также было решено рекомендовать Минтранспорта РФ, Минэнерго РФ, ФАС и ОАО «РЖД» «согласовать порядок объективного распределения провозной способности из Кузбасса на восток пропорционально мощности портов».

«Также участники рекомендуют РЖД разработать меры, позволяющие увеличить пропускную способность лимитирующих перегонов на транзитных участках Западного БАМа и Транссиба, уже в 2020 году (внедрение системы интервального регулирования, корректировка технологии возврата толкачей на горно-перевальных участках, пропуск грузовых поездов по ниткам нерегулярных пассажирских поездов, внедрение частично-пакетного графика на всем протяжении Западного БАМа и др.), рассмотреть возможность

полной маршрутизации порожних рейсов со станций «восточного полигона» и продлить скидку на перевозку энергетического угля в южном направлении на 2020 год», - говорится в сообщении.

Кроме того, по итогам заседания было решено рекомендовать **министерству транспорта РФ и РЖД** восстановить объем инвестиций в развитие «восточного полигона» на 2021 и 2022 годы, утвердить сроки реализации 212 приоритетных проектов «восточного полигона», направленных в **РЖД** советом потребителей по вопросам деятельности ОАО «**РЖД**».

«С 2018 года отмечается тенденция смещения планируемых сроков реализации инвестиционных проектов (**РЖД** - ИФ) и уменьшения объемов инвестиций. В результате нет определенности в развитии «восточного полигона». Это не позволяет угольной отрасли определять собственные программы развития. Конкретная программа, согласованная со всеми участниками процесса, поможет развиваться в условиях кризиса (угольной отрасли - ИФ)», - цитирует пресс-служба губернатора Кузбасса Сергея Цивилева.

По его словам, мировой спрос на уголь не сокращается. «Более того, прогнозируется рост потребностей стран Азиатско-Тихоокеанского региона, как традиционных импортеров угля - Китай, Тайвань, Южная Корея, Япония, так и перспективных - Вьетнам, Филиппины, Малайзия, Таиланд, а также резкий рост импорта угля в Индию», - отмечает пресс-служба со ссылкой на губернатора.

Вместе с тем, имеют место «проблемы с проездом на Азиатско-Тихоокеанский рынок», в то время как «именно этот рынок ждет наш уголь», подчеркивает Цивилев.

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

12 декабря Дмитрий Медведев, занимавший пост премьер-министра РФ, дал поручение перевозчику актуализировать детальный план мероприятий по «восточному полигону», а 20 декабря Максим Акимов (тогда - профильный вице-премьер) поручил до 1 февраля сформировать перечень проектов.

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

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

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

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

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

### **ТАСС; 2020.26.02; «ИНТЕРНОРД» ЗАПУСТИТ РЕГУЛЯРНЫЙ КОНТЕЙНЕРНЫЙ СЕРВИС ИЗ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА В ПЕРМЬ**

Логистическая компания «ИнтерНорд» начнет регулярные отправки ускоренного контейнерного поезда из Санкт-Петербурга (Шушары) в Пермь (ст. Блочная), сообщает газета «Гудок» со ссылкой на генерального директора компании Николая Юдинского.

По его словам, сервис предусматривает обратную загрузку, а с марта компания планирует ежемесячно отправлять четыре поезда по этому маршруту. Время поезда в пути - 3-5 суток.

Сервис организован компанией «ИнтерНорд» (выступает оператором сервиса) совместно с ООО «Восход» и ПАО «ТрансКонтейнер».

На данный момент посредством этого сервиса принимаются только полные контейнеры, но до конца мая, говорится в публикации, планируется приступить к перевозке сборных грузов.

<https://tass.ru/ekonomika/7838585>

### **ТАСС; 2020.26.02; ПРОИЗВОДСТВО МАНЕВРОВЫХ ЛОКОМОТИВОВ В РФ В 2020 ГОДУ СОСТАВИТ ОКОЛО 300 ЕДИНИЦ**

Производство маневровых локомотивов в РФ в 2020 году сохранится на уровне 2019 года и составит 300 единиц, сообщил ТАСС заместитель генерального директора Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Владимир Савчук, слова которого передала пресс-служба.

«По оценкам ИПЕМ, российскими предприятиями в 2020 году будет произведено около 300 маневровых локомотивов, что сопоставимо с уровнем 2019 года», - сказал эксперт.

Производство маневровых локомотивов в России в 2019 году составило 315 единиц, что на 33% превышает объемы 2018 года. Значительный рост производства зафиксирован в IV квартале прошлого года - выпущено 108 тепловозов, что в 1,5 раза больше, чем за аналогичный период 2018 года.

Основным заказчиком в 2020 году остаются РЖД. Кроме того, для эксплуатации на путях необщего пользования будет востребовано более 60 тепловозов на сумму более 4,5 млрд рублей.

«Определенное содействие спросу промышленных предприятий на новые маневровые локомотивы в 2020 году могут оказать меры государственной поддержки. В частности, недавно опубликованный проект изменений в федеральный бюджет на 2020 год предполагает выделение 950 млн рублей субсидий на приобретение грузового железнодорожного подвижного состава. По информации Минпромторга России, указанная мера будет направлена, в том числе, на обновление парка маневровых локомотивов промышленных предприятий», - заключил Савчук.

<https://tass.ru/ekonomika/7842725>

### **ПРАЙМ; 2020.26.02; РЖД ПЛАНИРУЮТ РАЗВИТИЕ ПРОЕКТОВ ПО СОЗДАНИЮ МИНИ-ЭЛЕВАТОРОВ**

РЖД планируют развитие проектов по строительству мини-элеваторов на грузовых дворах, сообщил заместитель начальника Центра фирменного транспортного обслуживания (ЦФТО) компании Дмитрий Горох.

Он напомнил, что **РЖД** с 2017 года совместно с аграриями активно взаимодействуют в части строительства мини-элеваторов на грузовых дворах.

«И здесь уже есть серьезный опыт, и мы планируем дальше эту технологию развивать», - сообщил Горох в среду на круглом столе в газете «Гудок».

Согласно показанной презентации, среди мероприятий по обеспечению перевозок зерна предоставление в аренду инфраструктурных грузовых дворов, в том числе под установку мини-элеваторов за счет средств инвесторов.

Ранее он сообщил, что **РЖД** в 2020 году прогнозируют увеличение перевозок зерна по железной дороге на 8-12% по сравнению с предыдущим годом.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.26.02; ФАС ПРОДЛИЛА РАССМОТРЕНИЕ ХОДАТАЙСТВА DP WORLD О ПОКУПКЕ ДОЛИ В FESCO ДО 26 АПРЕЛЯ**

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) РФ в очередной раз продлила срок рассмотрения ходатайства портового оператора DP World из Объединенных Арабских Эмиратов (ОАЭ) о покупке доли в группе FESCO.

«ФАС России продлевает рассмотрение ходатайства DP World до 26 апреля 2020 года по просьбе заявителя», - говорится в сообщении ведомства.

Ранее ведомство запросило портового оператора актуализировать информацию по сделке до 26 октября, после чего продлевало срок предоставления информации по ходатайству до 26 февраля. В середине октября глава ФАС Игорь Артемьев говорил в интервью «Интерфаксу», что «правительственная комиссия рассматривала эту сделку и отложила её рассмотрение на полгода или год».

При этом совладелец транспортной группы FESCO Зиявудин Магомедов дважды за последнее время опровергал сообщения о том, что он намерен продать принадлежащую ему долю в группе.

В конце 2019 года стало также известно, что покупка транспортной группы FESCO интересует группу «Дело». «В наш нынешний набор активов FESCO ложится идеально. Другое дело, что встает уже вопрос антимонопольного регулирования», - заявлял президент «Дела» Сергей Шишкарёв в интервью «Коммерсанту». Позже группа «Дело» сообщила, что не ведет переговоры о покупке доли в транспортной группе FESCO.

В начале января текущего года DP World представил в **Минтранс** и другие ведомства документы по покупке доли в FESCO, говорил **замминистра** транспорта Юрий Цветков, не уточняя сроков их рассмотрения и других подробностей.

Изначально DP World претендовала на 49% FESCO. Соответствующее ходатайство в ФАС поступило еще в 2017 году, но ведомство не принимало по нему решения и продлевало срок рассмотрения, ожидая вердикта правкомиссии по иностранным инвестициям.

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА; ИРИНА ДРОБЫШЕВА; 2020.27.02; СПЛОШНЫЕ ПЛЮСЫ; ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЕ ПОРТЫ ПОКАЗАЛИ ПОЛОЖИТЕЛЬНУЮ ДИНАМИКУ ПО ВСЕМ ВИДАМ ПЕРЕВОЗОК**

Порты Дальнего Востока в минувшем году увеличили перевалку грузов, вплотную приблизившись к показателю 215 миллионов тонн. Темпы роста самые высокие в стране: 6,4 процента к 2018 году, тогда как в целом по России - 2,4 процента. Положительная динамика наблюдалась по всем видам перевозок: экспорт (около 85 процентов грузооборота), импорт, каботаж и транзит. Драйверами роста, как и в прошлом году, были уголь и контейнерные перевозки. Как развиваются порты макрорегиона, изучил корреспондент «РГ».

Уголь побеждает

По данным исследования компании «ДНИИМФ-Восточный» и НОЦ «Морской транспорт и пространственная логистика» Морского государственного университета имени



Невельского, перевалка угля выросла на 8,5 процента. Значительно, на миллион и более тонн, увеличился объем в четырех портах - Ванинском, Находкинском, Восточном и Шахтерске. Ввод в эксплуатацию третьей очереди специализированного комплекса в Восточном в сентябре 2019 года довел мощности по перегрузке угля до 50-55 миллионов тонн в год. Кроме того, в Приморье в минувшем году начала работать компания «Порт Вера», перевалившая 1,3 миллиона тонн.

Амбициозные планы угольщиков (в первую очередь Сибири и Якутии), а также других экспортеров сдерживаются возможностями инфраструктуры. Недавно РЖД в очередной раз пообещали завершить раньше как минимум на год первый этап модернизации БАМа и Транссиба. Речь идет о строительстве дополнительных путей, развитии станций на участках Мариинск - Тайшет, Междуреченск - Тайшет, Хабаровск - Находка и объектов, необходимых для скоростной доставки контейнеров от дальневосточных портов к западным границам России. Раньше начнется и второй этап переагрузки Восточного полигона, что позволит увеличить пропускную способность БАМа и Транссиба до 180 миллионов тонн в год.

Региональная география

Вышли в плюс порты всех субъектов Дальнего Востока. Приморский (лидер роста в абсолютном выражении) и Хабаровский края увеличили объемы в основном за счет экспорта угля, нефти и перевалки контейнеров.

Лидер по темпам роста - Магаданский торговый порт, завершивший год назад реконструкцию пятого причала. На втором месте - Камчатка: в порту столицы полуострова работают в основном с каботажными грузами, доля экспорта - около двух процентов. Но здесь началась реализация масштабных ресурсных и транспортных проектов (например, строится перегрузочный комплекс для СПГ), в результате чего грузооборот портов Камчатки может увеличиться на порядок.

Так, важным событием прошлого года стал прием в конце августа атомного лихтеровоза «Севморпуть». На терминале «Сероглазка» его загрузили рефконтейнерами с рыбопродукцией и отправили в Санкт-Петербург. Тестовая обработка судна прошла успешно, идут переговоры об открытии в 2020 году регулярной линии.

В транспортную цепочку перевозок по Севморпути готовы включиться порты Сахалина. Власти островной области подписали соглашение с транспортно-логистическим холдингом «Дело» и компанией «Атомэнергопром» о формировании на базе порта Корсаков транспортно-логистического узла для обслуживания СМП.

- Планов громадье, но нет согласованной схемы развития портов, транспорта и экономики, каждый участник рынка стремится реализовать свои планы самостоятельно, что мешает добиться усиления мультипликативного эффекта, - считает заместитель генерального директора ДНИИМФ Евгений Новосельцев.

Контейнерная схема

Особенный интерес вызывают контейнерные перевозки: в 2019 году терминалы Дальнего Востока обновили свой рекорд, обработав 1,79 миллиона TEU. Ведущую роль по-прежнему играют порты юга Приморья - Владивосток и Восточный. Бессменный лидер - Владивосток. В 2019 году его терминалы перевалили более миллиона TEU (+11,5 процента).

- В Восточном с контейнерами работает только «Восточная стивидорная компания», а во Владивостоке несколько предприятий, они и дополняют друг друга, и конкурируют на разных направлениях. Таким образом, здесь сложился особый сегмент логистического сервиса для внешнеторговых грузов, - отмечает помощник ректора по научной работе МГУ имени адмирала Невельского Михаил Холоша.

По мнению директора НОЦ «Морской транспорт и пространственная логистика» Александра Гаврилова, секрет успеха - грамотное сочетание предложений перевозок по разным направлениям.

- Статистика, фиксирующая географию перевозок через порт Владивосток, показывает: там работают все судоходные компании, представленные на рынке, и по желанию владельца груз может «уехать» в любом направлении и в любую страну, - подчеркивает он.

- Кроме того, показал рекорд по контейнерообороту порт Зарубино. Он вышел на результат в четыре тысячи TEU - свой максимум за последние десять лет. Причем важно понимать, что это транзитные грузы, - говорит специалист лаборатории грузовой базы МГУ имени Невельского Анна Вороненко. - На мой взгляд, это прямой результат усилий минвостокразвития, которому удалось реализовать новую технологическую схему перемещения транзита по международным транспортным коридорам «Приморье-1» и «Приморье-2». Грузы из Китая следуют в порты без досмотра в железнодорожных пунктах пропуска Махалино и Пограничный. Рост транзита по приморским МТК отмечается третий год подряд, в прошлом году железнодорожным транспортом было перевезено 4530 контейнеров, практически в полтора раза больше, чем в 2018-м.

И все же, несмотря на оптимистичные результаты прошедшего года, многое остается нерешенным. Сохраняет остроту проблема транспортировки, хранения и перевалки сельскохозяйственной продукции. Во всяком случае угольные терминалы строятся намного быстрее, чем инфраструктура для экспорта зерновых. В этом году на работе портов и всего транспортного комплекса скажется эпидемия коронавирусной инфекции.

- В структуре грузо- и контейнерооборота морских портов китайское направление занимает более четверти общего объема. Влияние может оказать не только временная остановка грузопотоков на границе, но и снижение экономической активности в самом Китае. Здесь эффект способен быть долгосрочным, - отмечает профессор ДВФУ Виталий Животов.

<https://rg.ru/2020/02/27/reg-dfo/porty-dalnego-vostoka-uvelichili-perevalku-gruzov-za-god.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА ЮГА РОССИИ; МАРИНА БРОВКИНА; 2020.26.02; НЕ ХВАТИЛО ГЛУБИНЫ; ПОЧЕМУ ПОРТЫ РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ СНИЗИЛИ ГРУЗООБОРОТ**

Основные порты Ростовской области существенно сократили грузооборот. Таковы итоги 2019 года. В азовском порту он сократился почти на 20 процентов, примерно до 10,4 миллиона тонн, в ростовском - на 4,7 процента, до 23 миллионов, а в Таганроге - на 6 процентов, до 2,8 миллиона тонн. Как порты собираются компенсировать прошлогодний спад?

Снижение грузооборота связано, прежде всего, с сокращением перевалки зерновых. Согласно данным ростовского порта, в прошлом году обработка зерновых сократилась на четверть, перевалка нефтепродуктов снизилась на 6 процентов. В то же время перевалка незерновых грузов увеличилась на 90 процентов, а угля - почти на четверть.

Сократилась перевозка грузов и в границах Азово-Донского бассейна внутренних водных путей. Итоги прошлогодней навигации показали, что обработано было 9,851 миллиона тонн, это на 6,5 процента ниже уровня 2018 года.

Руководитель Азово-Донской бассейновой администрации Сергей Гайдаев отметил, что сокращение перевозок связано с тем, что грузопотоки зерновых были переориентированы в направлении Каспия, а цена на зерно оказалась невысокой и не устраивала сельхозпроизводителей. Впрочем, дело не только в снижении перевозки зерновых.

Доцент кафедры водных путей и гидротехнических сооружений и портов Московской академии водного транспорта Маргарита Сахненко пояснила, что нагрузка на южные порты немного снизилась, так как транспортные потоки переориентируются на Азию. Но есть и другие причины. Черноморские и азовские гавани не всегда могут принять современные суда. Флот обновляется раз в 15 - 20 лет, а износ портовых сооружений, как правило, происходит за 50 лет. За это время удается окупить вложенные в причал

средства. В итоге появляются новые суда с большей осадкой, а порты за ними не успевают. Для реконструкции причальных сооружений нужны большие вложения.

Сокращение перевалки зерна соответствует общероссийской тенденции. Как оценили специалисты аналитического центра «Русагротранс», в 2019 году общий экспорт зерновых из РФ составил 37,5 миллиона тонн против 53,8 миллиона годом ранее. Но уже в текущем году эксперты прогнозируют восстановление экспорта до 48 миллионов тонн.

В портах Ростовской области тоже планируют вернуться к росту грузооборота, и для оптимистических прогнозов есть объективные причины. Сергей Гайдаев отметил, что после зимнего хранения урожая 2019 года возобновится перевозка зерновых грузов по ценам, удовлетворяющим и аграриев, и покупателей. В 2020 году ожидаемый грузооборот порта Азова составляет 11 миллионов тонн, Ростова-на-Дону - 23 миллиона, Таганрога - 3 миллиона тонн.

Комментарий

Евгений Иванов, ведущий эксперт Института конъюнктуры аграрного рынка:

- Чтобы расширить экспорт грузов через черноморские и азовские порты, нужны речные транспортные коридоры. Для аграрных грузов есть два узких места на водных артериях: Багаевский гидроузел на Дону и Нижегородский на Волге. Мелководье не дает проходить судам с полной загрузкой, а модернизация участков идет недостаточно быстро.

Кстати

В этом году донская портовая инфраструктура будет расширена и модернизирована. В середине года начнется эксплуатация нового морского терминала в Александровском ковше, расположенном в станице Ольгинской. В связи с растущим экспортом зерна будут построены четыре грузовых причала. К концу января уже выполнено 70 процентов проектных работ. Проходит реконструкцию существующий причал на левом берегу Дона. В результате его длина увеличится со 142 метров до 391. Объект будет сдан в эксплуатацию осенью 2021 года.

<https://rg.ru/2020/02/26/reg-ufo/pochemu-porty-rostovskoj-oblasti-snizili-gruzooborot.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА КРЫМА; ИЛЬЯ ИЗОТОВ; 2020.26.02; ГРУЗ В ДЕФИЦИТЕ; МОГЛИ ЛИ МОРСКИЕ ПОРТЫ КРЫМА ИЗБЕЖАТЬ МАССОВЫХ СОКРАЩЕНИЙ**

Крымские морские порты (ГУП КМП) из-за тяжелого финансового положения, вызванного санкциями Евросоюза, вынуждены сократить более 500 человек. Сотрудники уже получили уведомления об увольнении с 1 апреля. Многие из них уверены, что неповоротливый ГУП пошел на дно из-за своей громоздкой структуры и неэффективного управления. Можно ли было избежать болезненной оптимизации?

В министерстве транспорта Крыма главной причиной массовых увольнений называют санкции Евросоюза и сокращение пассажирского и грузового транспорта после ввода в эксплуатацию Крымского моста. Именно из-за санкций перевалка грузов в портах полуострова резко сократилась, а иностранные суда перестали в них заходить. Доходы предприятия значительно снизились и не позволяют покрыть текущие затраты. Анализ показал, что выйти из кризиса КМП может только за счет сокращения штата. Оно затронет Керченскую паромную переправу, Керченский торговый порт, а также Керченский рыбный и Феодосийский торговый.

Как сказал директор по правовым и имущественным вопросам КМП Денис Дворниченко, нынешнее сокращение - не первое в новейшей истории. И если два года назад на КМП работали около 2700 сотрудников, то сейчас осталось 2000, а скоро будет порядка 1500.

- Мы оптимизируем организационную структуру, что позволит более мягко подходить к вопросам управления предприятием, - рассказал Дворниченко. - Предположительно сокращение коснется порядка 400 человек в Керчи и около 120 в Феодосийском торговом порту.

Почти всех специалистов трудоустроят в смежных сферах: на Керченском металлургическом комбинате (КМЗ) и судостроительном заводе «Залив», которые сейчас наращивают производство и нуждаются в квалифицированных кадрах. К слову, только в прошлом году КМЗ принял на работу около 150 человек. Еще около 300 человек ушли работать в порт Тамани, куда теперь благодаря Крымскому мосту можно добраться всего за 30 минут. Также рассматривается вариант трудоустройства на других предприятиях: в морском торговом порту Усть-Луга, «ТЭС-Терминал-1», КЖД и в компании «Транспортная безопасность Крыма».

«Все права работников будут соблюдены, - заверили в министерстве транспорта Крыма. - Каждую кандидатуру рассмотрят индивидуально. Учитывается квалификация, семейное положение, возраст и другие критерии».

Но в открытом обращении сотрудники Керченского рыбного порта настаивают: в штате филиала есть работники, расторжение договора с которыми по Трудовому кодексу незаконно: беременные, одинокие матери, находящиеся в декретном отпуске женщины и члены избирательных комиссий с правом решающего голоса. Всем этим людям в нарушение норм законодательства в момент выдачи уведомлений о сокращении комиссия ГУПа, занимающаяся оптимизацией, не предоставила список имеющихся вакансий. Этими фактами уже заинтересовалась Керченская транспортная прокуратура.

Как говорит Денис Дворниченко, после оптимизации штатной численности руководство предприятия ставит цель добиться безубыточной работы уже в 2021 году. Пока же бюджет РК ежегодно дотирует КМП на сотни миллионов рублей. В частности, в 2019-м сумма дотаций достигала 500 миллионов рублей. Предприятие планирует достичь рентабельной работы благодаря круизным и пассажирским перевозкам, в том числе на новых «Кометах», которые расширят географию и начнут курсировать до Феодосии и Евпатории. Также большая надежда на перевозку грузов из Абхазии и Сирии. Еще один источник средств для КМП - портовые и лоцманские сборы от проводки судов в Керчь-Еникальском канале под Крымским мостом - сейчас приносит предприятию до 70 процентов доходов. Все навигационное оборудование Крымского моста и установленные в проливе маяки сейчас передаются на баланс ГУПа.

Сотрудники филиалов, где пройдут сокращения, считают, что имеющаяся инфраструктура - огромные площади терминалов и причалы - позволяют работать рентабельно, если к руководству портами придут эффективные менеджеры.

- Еще в 2014 году, когда было создано ГУП КМП, многие руководители портов сомневались в необходимости бюрократической надстройки в виде администрации ГУПа и просили дать самостоятельность портам, - говорит Константин Коротков, начальник отдела транспортной безопасности Керченского рыбного порта, филиала КМП. - Их опасения подтвердились. Штаты ГУПа раздули, оклады рядового административного персонала в нем были выше, чем у начальников отделов портов. А для развития восьми филиалов никто ничего не делал. Хотя, например, наш богатый филиал в 2014 году был прибыльным, он мог бы работать и развиваться. Мы можем работать с грузами из Сирии, принимать на рейде большие суда и с них перевозить в порт грузы малыми судами. Но порту не дали оформить лицензии на перевалку различных грузов. В результате сейчас всех работников рыбного порта сокращают, нарушая статьи Трудового кодекса РФ, а штат ГУПа не изменяется.

В обращении к властям полуострова коллектив Керченского рыбного порта указывает, что для улучшения финансового состояния руководство КМП должно было более эффективно использовать имущество, переданное предприятию в оперативное управление. «Менеджмент ГУПа, зная о скором введении в эксплуатацию транспортного перехода через Керченский пролив, не побеспокоился о получении лицензии на перевалку и хранение светлых нефтепродуктов, сжиженного газа и другие виды деятельности, которая возможна в рыбном порту. Сейчас руководство ГУПа намеревается провести очередную

оптимизацию, объединяя все филиалы Керчи с Керченским торговым портом. При этом управление ГУПа остается в полном составе» - говорится в обращении.

- После сокращения порты сохранятся как объекты инфраструктуры, - признает Константин Коротков. - Но, как ни странно, после того как нам вручили уведомления, сюда на смотрины начали привозить инвесторов, которые уже прицениваются к инфраструктуре порта для ее дальнейшего использования. Никто не сомневается, что нужно было проводить оптимизацию. Например, на причале простаивает сейчас шесть судов, а люди с них формально выходят на работу, и им платят. Пока же рыбный порт фактически превращается в цех торгового порта.

Руководство КМП уверяет, что после оптимизации рассчитывает привлечь новые грузопотоки и загрузить производственные мощности. Для этого, в частности, организована перевалка инертных грузов из Абхазии. Налаживаются поставки сельхозпродукции в Сирию, куда только в 2020 году планируется отправить около 250 тысяч тонн зерна, а взамен привезти фрукты. Заключаются договоры с поставщиками удобрений, угля и других грузов из разных регионов России. В свою очередь, **министерство транспорта** Крыма разрабатывает программу круизного туризма, пассажирских перевозок и яхтинга. Это позволит восстановить инфраструктуру портов Феодосии и Ялты, которые обеспечивают пассажирские перевозки.

Мнение

Константин Ерманов, депутат Керченского городского совета:

- На мой взгляд, власти даже не попытались сохранить порты и их трудовые коллективы, хотя варианты были. Скажем, был простой и реальный план строительства хладокомбината в Керченском порту, который позволил бы ловить рыбу и перерабатывать ее тут же. Это помогло бы не только сохранить имеющиеся рабочие места, но и создать новые, а повысить рентабельность КМП в целом. Также предлагалось увеличивать грузоперевозки в России судами «река-море». Это дешевле в три раза, чем грузовым автотранспортом. Но все эти идеи так и повисли в воздухе. Есть подозрение, что порты стали жертвами заказа со стороны конкурентов. Портовики написали мне открытое письмо, в котором просят отстаивать предприятие, как это происходило в Севастопольском порту: там благодаря вмешательству силовых структур удалось остановить преднамеренное банкротство.

<https://rg.ru/2020/02/26/reg-ufo/mogli-li-morskie-porty-kryma-izbezhat-massovyh-sokrashchenij.html>

### **ТАСС; 2020.26.02; В ПРОКУРАТУРЕ СЧИТАЮТ ВОЗМОЖНЫМ НАВЕДЕНИЕ ПОРЯДКА В РАБОТЕ С УГЛЕМ В ПРИМОРЬЕ К 2021 ГОДУ**

Решение проблемы угольной пыли в портах Приморского края и выполнение соответствующего поручения президента РФ могут быть обеспечены в 2021 году, заявил на пресс-конференции во Владивостоке в среду Дальневосточный транспортный прокурор Виталий Каплунов.

Проблема загрязнения воздуха угольной пылью в Приморье обсуждается несколько лет, но в 2017 году она особенно обострилась. Тогда резко вырос экспорт угля через порты Приморья в страны Азиатско-Тихоокеанского региона, из-за открытой перевалки угольная пыль разносилась по окрестностям. **Владимир Путин** дал поручение, согласно которому стивидоры Приморья должны перейти на закрытую перевалку угля, не загрязняющую воздух.

«У меня уверенность есть, что к 2021 году, конечно, наведем порядок. Поручение президента мы должны выполнить. То, что к 2021 году мы порядок наведем, мы не гарантируем, мы постараемся выполнить поручение», - сказал Каплунов.

Он добавил, что в течение последних трех лет количество жалоб на загрязнение воздуха угольной пылью в Находке уменьшилось в несколько раз, что подтверждается личным

общением с жителями. Кроме того, за последний год была установлена и заработала разветвленная система мониторинга состояния воздуха в Находке, включающая автономные анализаторы и видеокамеры.

Соблюдение экологических норм при погрузке угля в портах Приморья находится на особом контроле правительства края. В настоящее время большая часть стивидорных компаний региона выполняет план по модернизации своих производств, они устанавливают снегогенераторные пушки, закрытые вагонопрокидыватели, очистные сооружения для сточных вод. На борьбу с загрязнением окружающей среды израсходовано более 2,6 млрд рублей. В декабре 2019 года компания «Терминал Астафьева» в Находке выполнила поручение и в постоянном режиме запустила конвейерную линию закрытого типа.

### **ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.27.02; ПЕРВЫЙ СОЗДАННЫЙ В РОССИИ АВИАДВИГАТЕЛЬ ПРИШЛОСЬ СЕРТИФИЦИРОВАТЬ ПОВТОРНО; ВЫДАННОГО РОСАВИАЦИЕЙ СЕРТИФИКАТА НЕДОСТАТОЧНО ДЛЯ ПРИЗНАНИЯ ПД-14 В ЕВРОПЕ**

Авиационный регистр Межгосударственного авиационного комитета (АР МАК) занимается сертификацией двигателя ПД-14, рассказали «Ведомостям» человек, близкий к Объединенной двигателестроительной корпорации (ОДК, разработчик ПД-14), человек, близкий к Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), и федеральный чиновник. ОДК и ОАК входят в госкорпорацию «Ростех».

ПД-14 – один из главных проектов российского гражданского авиапрома, первый созданный в России с нуля гражданский реактивный двигатель, он предназначен для разрабатываемого ОАК среднемагистрального самолета МС-21. В октябре 2018 г. ПД-14 получил сертификат типа от Росавиации. Это ключевой документ в авиастроении, означающий возможность безопасной эксплуатации, без него невозможна поставка техники в интересах гражданских авиакомпаний.

Сертификацией авиатехники в России и 11 других бывших республиках СССР с 1991 г. занимался АР МАК. Но в декабре 2015 г. возник конфликт после остановки правительством авиакомпании «Трансаэро» (она принадлежала сыну председателя МАКа Татьяны Анодиной Александру Плешакову), и правительство России передало эти полномочия Росавиации. Но АР МАК сохранил полномочия в 11 остальных странах бывшего СССР, его документы сохраняют силу и в глазах регуляторов других стран.

В ноябре 2019 г. руководитель Росавиации Александр **Нерадько** в интервью «Коммерсанту» назвал сертификационные документы АР МАК «нелегитимными фантиками». Но пока выходит иначе: сертификация ПД-14 в АР МАК нужна для того, чтобы ускорить валидацию двигателя Европейским агентством по авиационной безопасности (EASA), объясняют два собеседника «Ведомостей». Без признания EASA практически невозможен экспорт двигателя.

Сложность в том, что в марте 2015 г. EASA ввело два новых требования к испытаниям двигателей: на сохранение работоспособности при образовании кристаллического льда и при попадании вулканического пепла. Никто пока не знает, как симулировать попадание пепла на высоте около 10 км и скорости 850–900 км/ч, говорит один из собеседников «Ведомостей». Новое требование EASA обратной силы не имеет: т. е. для сертификационных работ, начатых до марта 2015 г., испытания на пепел не нужны, объясняют два собеседника.

АР МАК начал сертификацию ПД-14 в 2013 г., если бы этим дело ограничилось, испытания на пепел не были бы нужны. А Росавиация полномочия получила только в декабре 2015 г., поэтому для одобрения ее сертификата типа в EASA пепельные испытания нужны.

«Демонстрация работоспособности ПД-14 в условиях кристаллического обледенения и вулканического пепла могла затянуть валидацию в EASA», – рассказывал в августе в интервью «Ведомостям» министр промышленности и торговли России Денис Мантуров.

«Но в феврале 2019 г. в штаб-квартире EASA в Кельне состоялась очередная рабочая встреча, – продолжал министр, – и специалисты агентства все же подтвердили, что европейские поправки не требуют таких полноразмерных испытаний ПД-14». Как раз в начале 2019 г. AP MAK возобновил сертификацию двигателя по заявке ОДК от 2013 г., знает один из собеседников «Ведомостей».

Сертификат типа от AP MAK ожидается в середине этого года, после чего к валидации двигателя приступит EASA, это может занять до года, говорит один из собеседников «Ведомостей». Изначально признание в EASA планировалось в 2019 г., Мантуров рассказывал, что оно ожидается в 2020 г., теперь получается, что возможен перенос на 2021 г. На программу самолета MC-21 это не должно повлиять: старт его поставок ожидается в начале 2021 г., первые самолеты будут оснащены американскими двигателями Pratt & Whitney 1400, с которыми лайнер и проходит испытания.

«Как руководитель Росавиации, я нетерпимо отношусь к неисполнению правительственных решений и растрате средств федерального бюджета и налогоплательщиков на получение нелегитимных уже давно «фантиков» от MAK в сфере сертификации». В интервью «Коммерсанту» 28 ноября 2019 г.

Передача полномочий Росавиации создала много проблем российскому авиапрому – ведомство как сертифицирующий орган не имело признания у иностранных регуляторов. Например, все семь самолетов SSJ100, поставленных в Европу в 2016–2017 гг., получали экспортные сертификаты от AP MAK, документы Росавиации EASA не признавало. Гендиректор «Ростеха» Сергей Чемезов в прошлом году даже просил Владимира **Путина** одобрить сертификацию авиатехники в AP MAK, президент перепоручил вопрос правительству, но тогдашний премьер Дмитрий Медведев Чемезову отказал.

Документы AP MAK не имеют силы в России, но действительны в остальном мире. Работа с AP MAK авиапроизводителям не запрещена, но создает почву для конфликта с Росавиацией. А Росавиация, по сути, стала регулятором авиапрома, кроме Чемезова, никто из топ-менеджеров отрасли критиковать это ведомство не осмеливался.

«Необходимо сертифицировать ПД-14 в максимально короткие сроки, уже идет сборка первого серийного MC-21, на который будут установлены ПД-14, первые двигатели уже поставлены на Иркутский авиазавод. Поэтому работа идет по всем направлениям – с Росавиацией, AP MAK и EASA», – говорит представитель «Ростеха».

«Двигатель ПД-14 сертифицирован Росавиацией как уполномоченным органом в России. Росавиация полностью сопровождает работу по сертификации ПД-14 в EASA, валидация через Росавиацию никоим образом не делает этот процесс сложнее или длиннее», – настаивает представитель Росавиации.

«Необходимости подачи заявок в AP MAK, который утратил все сертификационные полномочия в России, нет. Если, по информации газеты «Ведомости», «ОДК-авиадвигатель» – компания с государственным участием – нецелевым образом расходует средства на получение документов с непонятным статусом, то это вопрос не Росавиации, а уполномоченных надзорных органов», – категоричен представитель Росавиации.

«С учетом сложностей, которые возникают у авиапрома, нужен переходный период в несколько лет: чтобы обеспечить непрерывность сертификационного процесса и сохранить доступ российской авиатехники на международный рынок», – возражает представитель «Ростеха».

Представители Минпромторга и AP MAK на запросы не ответили.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/02/26/823917-pervii-sozdannii>

### РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА СИБИРИ; СЕРГЕЙ ЗЮЗИН; 2020.27.02; ПАКЕТНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ; АЛТАЙСКИЙ КРАЙ ПОДЕЛИТСЯ АКЦИЯМИ АЭРОПОРТА БАРНАУЛА В ОБМЕН НА МАСШТАБНУЮ МОДЕРНИЗАЦИЮ

В 2023 году в барнаульском аэропорту появится долгожданный новый терминал площадью более восьми тысяч квадратных метров. Его строительство проинвестирует холдинг «Новпорт», который рассчитывает получить контрольный пакет акций компании «Авиапредприятие «Алтай». Об этом стало известно 19 февраля на заседании регионального правительства.

- Общая площадь барнаульского аэровокзала - 4,5 тысячи квадратных метров. Там могут обслуживать чуть больше ста пассажиров в час. Однако за последние десять лет из-за увеличения числа авиарейсов и расширения географии полетов пассажиропоток вырос практически вдвое и по итогам 2019 года составил 530 тысяч человек. Нужно увеличивать пропускную способность в два с половиной - три раза. Краевые власти обращались за кредитом в банки, но там отказали. Попробовав все варианты, мы пришли к выводу, что другого пути, кроме передачи объекта частному инвестору, нет, - сообщил **министр транспорта** Алтайского края Александр Дементьев.

Сегодня акциями «Авиапредприятия «Алтай» владеют правительство края (52 процента) и холдинг «Новпорт» (48 процентов), ставший акционером в 2007 году. Предполагается осуществить дополнительную эмиссию акций, которые по рыночной стоимости - около 700 миллионов руб-лей - выкупит холдинг. У властей останется блокирующий пакет - 25 процентов плюс одна акция.

- Заключая сделку с «Новпортом», регион в части имущественного контроля практически ничего не теряет. А с экономической точки зрения он только приобретает, поскольку речь идет о новых инвестициях в аэропорт. Правительство края, владея блокирующим пакетом акций, будет иметь возможность влиять на принятие принципиально важных для «Авиапредприятия «Алтай» решений. Например, о заключении крупных сделок, - отметила начальник краевого управления имущественных отношений Елена Зинкова.

По инвестиционному соглашению, холдинг обязан построить новый терминал внутренних рейсов стоимостью около трех миллиардов рублей и создать дополнительные рабочие места. Старый терминал реконструируют под обслуживание международных воздушных линий.

- На 4,5 тысячи квадратных метров нельзя обслужить 700 тысяч человек в год. Нужны новые площади. Мы не будем трогать старое здание, пока строим новое. Когда мы его построим, высвободится старый терминал в весьма хорошем состоянии.

Останется расширить зону пограничного и таможенного контроля, и тема международных рейсов закроется, - пояснил гендиректор ООО «Новпорт Холдинг» Сергей Рудаков.

По его словам, после реконструкции появится возможность организовать регулярные рейсы из Барнаула в Тюмень, Калининград, Пермь и другие российские города, входящие в аэропортовую сеть «Новпорта». Вдобавок в регион может наконец-то зайти лоукостер «Победа», что позволит существенно снизить стоимость авиабилетов в Москву, не уронив качества обслуживания пассажиров.

Сергей Рудаков полагает, что проектирование займет шесть-восемь месяцев, строительство (с учетом получения разрешений) - два года. Он выразил уверенность, что новый терминал будет открыт весной 2023-го. Правда, глава краевого **минтранса** Александр Дементьев говорит про 2024 год.

Если холдинг не выполнит обязательств по реконструкции аэропорта и увеличению пассажиропотока, то край сможет выкупить акции обратно, но за половинную стоимость.

Несмотря на привлекательность предстоящей сделки, у нее есть и критики. Они не исключают, что поток авиапассажиров из соседних сибирских регионов будет перенаправлен в Новосибирск, а региональные аэропорты в Томске, Кемерове и Барнауле превратятся в «запасные аэродромы».



Так или иначе, но Барнаулу надо догонять другие сибирские города. В Красноярске к открытию Универсиады-2019 построили новый аэропорт. Активно модернизируют кемеровский и томский воздушные порты. В новосибирском Толмачево строят новый терминал, который обойдется «Новопорту» в четырнадцать миллиардов рублей.

Между тем аэропорт Барнаула не смог войти в рассчитанную до 2024 года федеральную программу реконструкции инфраструктуры региональных аэропортов. Взлетно-посадочную полосу в Барнауле не ремонтировали с 1998 года. На ее модернизацию требуется около 2,5 миллиарда рублей. Летное поле, на котором расположена ВПП, находится в федеральной собственности. Арендую его, «Авиапредприятие «Алтай» имеет право осуществлять всего лишь текущий ремонт.

Мнение

Виктор Томенко, губернатор Алтайского края:

- Если инвестиционный проект реализуют, мы будем владеть четвертью акций в устойчивом предприятии с хорошими перспективами. А пассажиры в обновленном барнаульском аэропорту получают современные комфортные условия.

<https://rg.ru/2020/02/27/reg-sibfo/altajskij-kraj-podelitsia-akciiami-aeroporta-v-obmen-na-modernizaciiu.html>

### **ТАСС; 2020.27.02; ЛИМАРЕНКО ЗАЯВИЛ, ЧТО У «АВРОРЫ» ЕСТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ СТАТЬ БАЗОЙ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ АВИАКОМПАНИИ**

«Аврора» справится с ролью базы дальневосточной авиакомпании, что также будет способствовать созданию на Сахалине перспективного авиационного хаба. Такое мнение выразил глава региона Валерий Лимаренко в интервью телеканалу РБК.

«Сейчас проводится работа по созданию дальневосточной авиационной компании, которая будет обслуживать региональные и местные рейсы всех регионов Дальнего Востока. Мы предложили нашу «Аврору», <...> потому что мы считаем, что это одна из самых успешных компаний, она может справиться, - сказал он. - Для Сахалинской области это расширение объемов работ, это диверсификация рынков и возможность привести соответствующие налоги, а в большей степени - это создать хаб для развития авиаперевозок».

Ранее вице-премьер, полпред президента РФ в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев сообщил, что власти проанализируют состояние авиакомпании «Аврора» и ее возможности стать базовой для Дальневосточного федерального округа (ДФО).

Авиакомпания «Аврора» была создана в 2013 году по поручению правительства РФ на базе дальневосточных авиакомпаний «Сахалинские авиатрассы» и «Владивосток Авиа». В настоящее время она является не единственным, но основным перевозчиком на территории российского Дальнего Востока. Контрольный пакет акций (51%) принадлежит «Аэрофлоту», еще 49% - правительству Сахалинской области. Авиапарк «Авроры» состоит из 23 самолетов иностранного производства. Компания обеспечивает перевозку пассажиров на местных авиалиниях Сахалинской области, Приморского и Хабаровского краев, а также на региональных маршрутах - в административные центры субъектов РФ, входящих в состав ДФО.

Увеличение числа маршрутов

Лимаренко также сообщил, что модернизация главного аэропорта Сахалинской области позволит втрое увеличить число маршрутов из Южно-Сахалинска. «Внутренние маршруты расширились практически в два раза и подешевели втрое. И мы сегодня в нашем Южно-Сахалинске имеем порядка 19 маршрутов, включая зарубежные. Имеем 1 млн пассажиров, а в ближайшем будущем будем иметь 5 млн пассажиров и в три раза увеличим количество маршрутов», - сказал он.

Ранее глава региона сообщил, что срок сдачи аэровокзала главного аэропорта Сахалинской области перенесли на 2021 год.

<https://tass.ru/ekonomika/7847329>

### **RNS; 2020.26.02; ПРАВИТЕЛЬСТВО РАЗРЕШИЛО СБИВАТЬ НАРУШИВШИЕ ГРАНИЦУ САМОЛЕТЫ БЕЗ ПАССАЖИРОВ**

Вооруженные силы России имеют право сбивать гражданские самолеты, которые нарушили государственную границу РФ, при наличии сведений об отсутствии на борту воздушного судна пассажиров, следует из утвержденных правительством правил применения оружия и боевой техники при охране государственной границы в воздушном пространстве. Соответствующий документ опубликован на официальном интернет-портале правовой информации.

Как следует из документа, при нарушении госграницы России гражданским самолетом или не оснащенным вооружением военно-транспортным воздушным средством, которое не реагирует на подаваемые ему радиокоманды и/или визуальные сигналы и продолжает полет в глубь территории или к важнейшим объектам России, поднятые в воздух самолеты или вертолеты принуждают судно-нарушитель к посадке на аэродром или к выходу за пределы воздушного пространства страны.

«При отказе судами-нарушителями выполнять подаваемые радиокоманды и (или) воздушные сигналы на выполнение посадки (выход за пределы воздушного пространства Российской Федерации) или отказе подчиниться без объяснения причин оружие боевая техника дежурных сил применяются в установленном настоящими правилами порядке при наличии сведений об отсутствии на борту судна-нарушителя пассажиров», — говорится в документе.

В документе также отмечается, что при угрозе нарушения или нарушении госграницы российскими воздушными судами, подвергшимися угону, дежурные силы требуют от таких судов совершения посадки на указываемые аэродромы и/или принуждают их к посадке, а при отказе подчиниться и при наличии сведений об отсутствии на борту заложников по судну применяется на поражение оружие и боевая техника дежурных сил.

<https://rns.online/transport/Pravitelstvo-razreshilo-sbivat-narushivshie-granitsu-samoleti-bez-passazhirov-2020-02-26/>

### **ПРАЙМ; 2020.26.02; КАБМИН РФ ВНЕС В ГД ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ УТВЕРЖДЕНИИ МЕЖРЕМОНТНЫХ СРОКОВ КАПРЕМОНТА АЭРОДРОМОВ**

Правительство России внесло в Госдуму законопроект, расширяющий его полномочия в части утверждения межремонтных сроков проведения капитального ремонта федеральных гражданских аэродромов, следует из электронной базы данных ГД.

«Минтранс России предлагается в абзаце пятом статьи 4 федерального закона «О государственном регулировании развития авиации» уточнить, что правительство Российской Федерации утверждает нормативы финансовых затрат и правила расчета размера бюджетных ассигнований только на капитальный ремонт аэродромов гражданской авиации, находящихся в федеральной собственности», - говорится в пояснительной записке к законопроекту.

Проектом также предлагается дополнительно наделить правительство полномочиями об утверждении межремонтных сроков проведения капитального ремонта.

### **ТАСС; 2020.26.02; ПОЛИЦИЯ В РОССИИ СНЯЛА С РЕЙСОВ БОЛЕЕ 2 ТЫС. АВИАДЕБОШИРОВ В 2019 ГОДУ**

Сотрудники полиции сняли с рейсов 2,3 тыс. авиадебоширов в прошлом году. Об этом на расширенном заседании коллегии МВД в среду сообщил министр внутренних дел России Владимир Колокольцев.

«В целях пресечения противоправного поведения наши сотрудники не допустили к авиаперевозке 2,3 тыс. пассажиров», - сказал Колокольцев.

### **РИА НОВОСТИ; 2020.26.02; ЭКСПЕРТЫ: АВИАБИЛЕТЫ ПО РОССИИ ЗНАЧИТЕЛЬНО ПОДЕШЕВЕЛИ**

Средний чек на авиабилеты туда-обратно на внутренние рейсы с вылетом в марте-мае снизился по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 24 процента (с 13 695 до 10 499 рублей), а на международные – на три процента (с 23 149 до 22 492 рублей), сообщает Viletix.

Эксперты изучили бронирования авиаперелетов туристами в январе-феврале и нашли самые доступные направления. Так, дешевле всего стоят авиабилеты из Калуги в Краснодар и обратно (2 874 рубля), а также из Москвы в Минеральные воды и обратно – 3 270 рублей.

Еще в пятерку вошли рейсы из Самары в Санкт-Петербург, из Москвы в Казань и из Уфы в российскую столицу.

Самыми дешевыми зарубежными направлениями оказались Ростов-на-Дону – Бишкек, Москва – Ларнака, Москва – Бургас, Краснодар – Ереван и Ереван – Москва. Авиабилеты в оба конца обойдутся туристам в семь-десять тысяч рублей.

<https://ria.ru/20200226/1565164182.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.26.02; «АЭРОКАРГО+» НАМЕРЕНО ОБАНКРОТИТЬ АВИАКОМПАНИЮ «ЯКУТИЯ»**

ООО «Аэрокарго+» (Москва) направило в Арбитражный суд Якутии заявление о признании банкротом авиакомпании «Якутия», следует из картотеки арбитражных дел.

Сумма требований составляет 210,987 млн рублей.

Заявление поступило в суд 21 февраля и пока не принято к производству.

Согласно исковому заявлению, 31 октября 2019 года Четвертый арбитражный апелляционный суд постановил взыскать с авиакомпании «Якутия» в пользу ООО «Аэрокарго+» убытки в размере 223,798 млн рублей, однако более 210 млн рублей на расчетный счет кредитора не перечислено.

Вместе с тем, в пресс-службе АК «Якутия» иск о банкротстве назвали инструментом давления на компанию. «Подача заявления о банкротстве не имеет под собой реальной финансово-экономической основы и является инструментом давления на авиакомпанию в гражданско-правовом споре по результатам операционно-экономического сотрудничества двух юридических лиц в период 2016-2017 годов», - говорится в сообщении.

По информации авиаперевозчика, 20 февраля суд кассационной инстанции вынес судебный акт в пользу «Аэрокарго+» о взыскании с «Якутии» более 200 млн рублей за упущенную выгоду контрагента. На следующий день, не дожидаясь действий пристава-исполнителя, «Аэрокарго+» обратилась в Арбитражный суд Якутии с заявлением о банкротстве авиакомпании.

«(. . .) теперь юристы (авиакомпания - ИФ) готовят жалобу в Верховный суд. Кроме того, руководство авиакомпании инициировало проверку законности возникшей задолженности», - говорится в сообщении.

Авиакомпания «Якутия» базируется в аэропорту Якутска, контролируется республиканскими властями. Парк состоит из 20 лайнеров, в том числе Bombardier Q-300, Sukhoi RRJ, Boeing-737-700 и Boeing-737-800.

### **ПРАЙМ; 2020.26.02; СУД 8 АПРЕЛЯ ВЕРНЕТСЯ К ИСКУ О ВЗЫСКАНИИ С «ПУЛКОВО» 162 МЛН РУБ ЗА ЗАГРЯЗНЕНИЕ РЕКИ**

Арбитражный суд Санкт-Петербурга и Ленинградской области в среду отложил на 8 апреля рассмотрение иска Росприроднадзора о взыскании 162,6 миллиона рублей в качестве возмещения вреда от сброса сточных вод аэропорта «Пулково» в реку Новая, следует из материалов на портале «Электронное правосудие».

«Информация о принятом судебном акте - об отложении судебного разбирательства. Дата и время судебного заседания - 8 апреля 2020 года 12.00 мск», - сообщается в карточке дела.

Согласно материалам дела, истцом выступает департамент Росприроднадзора по Северо-Западному федеральному округу, ответчиком - ООО «Воздушные ворота Северной столицы» (ВВСС, управляющая компания аэропорта «Пулково»). Природоохранное ведомство в судебном порядке взыскивает ущерб, причиненный реке Новой из-за сброса компанией ВВСС сточных вод через одноименный канал в апреле-мае 2018 года.

Как сообщало в апреле 2019 года Северо-Западное следственное управление на транспорте СК РФ, тогдашнему генеральному директору ООО «Воздушные ворота Северной столицы» предъявлено обвинение в нарушении правил охраны окружающей среды в связи с загрязнением реки Новая. Ведомство со ссылкой на выводы экспертных заключений указывало, что в сточной воде в реке Новая найдены загрязняющие вещества в «экстремально высокой концентрации», что свидетельствует о причинении вреда водному объекту.

Месяц спустя компания ВВСС сообщала о планах создания специального фонда в объеме 100 миллионов рублей, которые будут направлены на разработку и реализацию комплексных решений по очистке реки Новой. Письмо об учреждении этого фонда с предложением создать единую рабочую группу для совместной подготовки плана действий было направлено в адрес Александра Беглова, который на тот момент занимал должность врио губернатора Санкт-Петербурга.

[Вернуться в оглавление](#)