



## Ежедневный мониторинг СМИ

16 СЕНТЯБРЯ 2020

### СОДЕРЖАНИЕ

ИНТЕРФАКС; 2020.15.09; АВИАПЕРЕВОЗЧИКИ РФ ПРОСЯТ ПРОДЛИТЬ МОРАТОРИЙ НА БАНКРОТСТВО ДО АПРЕЛЯ 2021 ГОДА.....	4
КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.15.09; АВИАКОМПАНИИ ПРОСЯТ ИХ НЕ БАНКОТИТЬ; ОНИ ПРЕДЛАГАЮТ ПРОДЛИТЬ МОРАТОРИЙ ЕЩЕ НА ПОЛГОДА .....	4
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.16.09; АВИАПЕРЕВОЗЧИКИ ПРЕДУПРЕДИЛИ О РОСТЕ ЦЕН НА БИЛЕТЫ..	5
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.16.09; ВСМ ОТСЕКАЮТ ХВОСТ И ГОЛОВУ; КОНЦЕССИОНЕРУ ДОСТАНЕТСЯ НЕ ВСЯ ТРАССА МОСКВА—САНКТ-ПЕТЕРБУРГ .....	6
ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2020.16.09; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРИВЛЕЧЕТ ЧАСТНЫХ ИНВЕТОРОВ В ОДНУ ИЗ КРУПНЕЙШИХ ГОСКОМПАНИЙ; ПРО «СОВКОМФЛОТА» РЫНОК ЖДАЛ ОКОЛО 10 ЛЕТ .....	7
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.16.09; ДТП ПРОСИТ РЕМОНТА; РАСТЕТ ЧИСЛО АВАРИЙ С ТЕХНИЧЕСКИ НЕИСПРАВНЫМИ АВТО .....	9
КОММЕРСАНТЪ; ЮЛИЯ СТЕПАНОВА; 2020.16.09; В МЕТРО ПРОВЕРЯТ МИКРОЧИПЫ; ПРОИЗВОДИТЕЛЬ СМАРТ-КАРТ ПОЖАЛОВАЛСЯ НА ЗАКУПКУ «ТРОЕК».....	10
Ъ-ЮЖНЫЙ-УРАЛ-ONLINE; КАРИНА КАЛЪЯРОВА; 2020.15.09; «ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ ЯВЛЯЮТСЯ ИНДИКАТОРОМ ЗДОРОВЬЯ ЭКОНОМИКИ» ;ДИРЕКТОР ЧЕЛЯБИНСКОГО ФИЛИАЛА ПЕРВОЙ ГРУЗОВОЙ КОМПАНИИ ГЛЕБ ГОРБУНОВ О СНИЖЕНИИ ОБЪЕМА ПОГРУЗКИ В УСЛОВИЯХ «КОРОНАКРИЗИСА».....	11
КОММЕРСАНТЪ ВОРОНЕЖ; СЕРГЕЙ КАЛАШНИКОВ; 2020.15.09; БЕЛГОРОДЧИНА МЕНЯЕТ КРЫЛЬЯ; ВЛАДИМИР ЗОТОВ ПРОДАЛ АЭРОПОРТ РЕГИОНА РОМАНУ ТРОЦЕНКО .....	13
КОММЕРСАНТЪ (ПЕРМЬ); ДМИТРИЙ АСТАХОВ; 2020.16.09; ПРИШЛИ КО ДВОРУ; СДЕЛКОЙ ПО ПРИОБРЕТЕНИЮ ИМУЩЕСТВА У РЖД ЗАИНТЕРЕСОВАЛАСЬ ФСБ .....	15
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; БЕРЕЗИНА ЕЛЕНА, ГАЙВА ЕВГЕНИЙ; 2020.16.09; ПОДЪЕМНЫЕ ГРУЗЫ.....	16
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.16.09; ЯКОРНЫЕ ИНВЕТОРЫ; В РОССИИ НАЧАЛСЯ БУМ ВЛОЖЕНИЙ В РАЗВИТИЕ ПОРТОВ .....	16
ЗА РУЛЕМ; 2020.15.09; 5 ВАЖНЫХ ИЗМЕНЕНИЙ В ПДД: КОСНЕТСЯ ВСЕХ .....	17
ГУДОК; ВАДИМ ПАВЛОВ; 2020.15.09; ПЛАН МЕНЯЕТ СРОКИ; КПМИ БУДЕТ ДОПОЛНЕН НОВЫМИ ПРОЕКТАМИ.....	18
ГУДОК; ВАДИМ ПАВЛОВ; 2020.16.09; МОДЕЛИРОВАНИЕ СНИЗИТ РИСКИ .....	20
ГУДОК; ВАДИМ ПАВЛОВ; 2020.15.09; МАСШТАБА НЕ ХВАТАЕТ.....	21
ТАСС; 2020.15.09; В СЕВЕРНОЙ ОСЕТИИ ПОСТРОЯТ 200-МЕТРОВЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ РЕКУ.....	22
ИНТЕРФАКС; 2020.15.09; "НАЦПРОЕКТСТРОЙ" ПОСТРОИТ ОБХОД АКСАЯ ЗА 85,9 МЛРД РУБ. СИЛАМИ "ТРАНССТРОЙМЕХАНИЗАЦИИ" .....	23
ИНТЕРФАКС; 2020.15.09; ПЕРВЫЙ ТАНКЕР-АФРАМАКС ВЕРФИ ЗВЕЗДА ДЛЯ РОСНЕФТИ ВЫШЕЛ НА ХОДОВЫЕ ИСПЫТАНИЯ.....	24

ТАСС; 2020.15.09; В АЭРОВОКЗАЛЕ МЕЖДУНАРОДНОГО АЭРОПОРТА ХАНТЫ-МАНСКИЙСКОГО РАЙОНА ПРОВЕДУТ КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ .....	24
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЖАННА ЗВЯГИНА; 2020.15.09; ЖИГАРЕВ: НАДЗЕМНЫЕ ПЕРЕХОДЫ ПОМОГУТ СОКРАТИТЬ СТАТИСТИКУ ДТП НА АВТОТРАССАХ .....	25
ТАСС; 2020.16.09; УЧАСТНИКИ РОССИЙСКОЙ НЕДЕЛИ ГЧП ОБСУДЯТ ИНТЕРЕС БИЗНЕСА К БУДУЩИМ ИНФРАСТРУКТУРНЫМ ПРОЕКТАМ .....	25
ТАСС; 2020.16.09; ВЛАСТИ ЛИПЕЦКОЙ ОБЛАСТИ В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ НАЧНУТ СТРОИТЬ МОСТ ЧЕРЕЗ МАТЫРСКОЕ ВОДОХРАНИЛИЩЕ .....	26
ТАСС; 2020.16.09; ВЛАСТИ НОВОСИБИРСКА ПЛАНИРУЮТ КУПИТЬ БОЛЕЕ 80 АВТОБУСОВ И ТРОЛЛЕЙБУСОВ .....	27
ТАСС; 2020.16.09; НОВЫЙ МОСТ В ЧЕРЕПОВЦЕ МОГУТ СДАТЬ РАНЬШЕ СРОКА .....	27
ТАСС; 2020.16.09; В ЧЕРКЕССКЕ С НАЧАЛА ГОДА ОТРЕМОНТИРОВАЛИ БОЛЕЕ 80% ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ .....	28
REGNUM; 2020.15.09; РЕМОНТ ПУТЕПРОВОДА В ЯРОСЛАВЛЕ НИКАК НЕ МОГУТ ЗАКОНЧИТЬ .....	28
РОССИЯ 1 ВЕСТИ МОСКВА; 2020.15.09; ПРАВИЛА ЕЗДЫ НА ЭЛЕКТРОСАМОКАТАХ .....	29
ГУДОК; 2020.15.09; ТРЕТИЙ ФОРУМ ТРАНСПОРТНОГО ОБРАЗОВАНИЯ СОСТОИТСЯ В МОСКВЕ 24-25 СЕНТЯБРЯ .....	30
ИНТЕРФАКС; 2020.15.09; МЕМОРАНДУМ ПРОТИВ ПЕРЕГРУЗОВ ПРИ ТРАНСПОРТИРОВКЕ ЗЕРНА ВСТУПАЕТ В СИЛУ В РФ .....	30
РИА НОВОСТИ; 2020.15.09; ДИПЛОМАТ СООБЩИЛ, СКОЛЬКО РОССИЯН ВЕРНУЛИСЬ В СТРАНУ ИЗ ИНДИИ .....	31
RNS; 2020.16.09; ВОДИТЕЛЕЙ ИЗ ЕАЭС ХОТЯТ ДОПУСТИТЬ К ПЕРЕВОЗКАМ С ИНОСТРАННЫМИ ПРАВАМИ .....	32
ОТР; 2020.15.09; ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ МОГУТ ВЫВЕСТИ ИЗ РАЗРЯДА ПЕШЕХОДОВ .....	32
ГУДОК; 2020.15.09; ПОЛЬЗУЕТЕСЬ ЛИ ВЫ СТРАХОВАНИЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК И НЕОБХОДИМО ЛИ ВВЕДЕНИЕ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ? .....	33
ГУДОК; ВАДИМ ПАВЛОВ; 2020.15.09; ПОРТ НА СТЫКЕ РЕГИОНОВ .....	34
ПРАЙМ; 2020.15.09; ПГК ВОЗОБНОВИЛА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ НА САХАЛИНЕ ПОСЛЕ ПЕРЕШИВКИ КОЛЕИ .....	35
ТАСС; 2020.15.09; КАЗАХСТАНСКИЙ ЗАВОД В РАМКАХ ДОГОВОРЕННОСТЕЙ С РЖД ОТПРАВИЛ В РОССИЮ 900 ТОНН РЕЛЬСОВ .....	36
ТАСС; 2020.14.09; ПУТИН И ЛУКАШЕНКО ПОРУЧАТ ПОДГОТОВИТЬ ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНОГО СООБЩЕНИЯ .....	36
РИА НОВОСТИ; 2020.15.09; КОМИССИЯ ПО ВЫДАЧЕ АВИАКОМПАНИЯМ ДОПУСКОВ ЗА РУБЕЖ ВОЗОБНОВЛЯЕТ РАБОТУ .....	36
РИА НОВОСТИ; 2020.15.09; В ЕГИПТЕ РАССЧИТЫВАЮТ НА РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ ИЗ РФ НА КУОРТЫ КРАСНОГО МОРЯ .....	37
ИНТЕРФАКС; 2020.15.09; В МОСКВЕ ОБСУЖДАЮТ ВОЗОБНОВЛЕНИЕ В ОКТЯБРЕ АВИАСООБЩЕНИЯ С БАКУ .....	37
ПРАЙМ; 2020.15.09; ПЯТНАДЦАТЬ КОМПАНИЙ, СРЕДИ НИХ АЭРОФЛОТ И S7, НАЧАЛИ ИЛИ НАЧНУТ РЕГУЛЯРНО ЛЕТАТЬ В ЕРЕВАН .....	38
ПРАЙМ; 2020.15.09; МИНТРАНС УЗБЕКИСТАНА: ПЕРЕГОВОРЫ О ВОЗОБНОВЛЕНИИ АВИАСООБЩЕНИЯ С РФ ПРОДОЛЖАЮТСЯ .....	38
РИА НОВОСТИ; 2020.15.09; "АЭРОФЛОТ" УВЕЛИЧИЛ СТОИМОСТЬ ПЕРЕВОЗКИ ЖИВОТНЫХ .....	38
ПРАЙМ; КОНСТАНТИН БЕЛОВ; 2020.15.09; "АЭРОФЛОТ": УСЛОВИЯ ДОПЭМИССИИ БУДУТ КЛЮЧЕВЫМ ФАКТОРОМ ДЛЯ РЫНКА .....	39
ПРАЙМ; 2020.15.09; "АЭРОФЛОТ" ОТКРЫЛ ПРОДАЖУ БИЛЕТОВ НА ГРУЗОПАССАЖИРСКИЕ РЕЙСЫ В МОСКВУ ДЛЯ РОССИЯН .....	39

---

ИНТЕРФАКС; 2020.15.09; "ШЕРЕМЕТЬЕВО" ПЛАНИРУЕТ ВОЗОБНОВИТЬ РАБОТУ МЕЖДУНАРОДНОГО ТЕРМИНАЛА С ВЕСНОЙ 2021Г .....	40
ИНТЕРФАКС; 2020.15.09; "ШЕРЕМЕТЬЕВО" В 2020Г ОЖИДАЕТ ПАДЕНИЯ ПАССАЖИРОПОТОКА НА 57% .....	40
ПРАЙМ; 2020.15.09; "ШЕРЕМЕТЬЕВО" РАССЧИТЫВАЕТ НА 2,7 МЛРД РУБ COVID-СУБСИДИЙ.....	41
ПРАЙМ; 2020.15.09; "ШЕРЕМЕТЬЕВО" ОТКРЫЛ НОВЫЙ АНГАР ДЛЯ ТЕХОБСЛУЖИВАНИЯ САМОЛЕТОВ.....	41
ПРАЙМ; 2020.15.09; ПОРЯДКА 35-40% СТОЯНОК В "ШЕРЕМЕТЬЕВО" ЗАНЯТО "ПРИЗЕМЛЕННЫМИ" САМОЛЕТАМИ .....	42
ИНТЕРФАКС; 2020.15.09; RED WINGS В ПРЕДДВЕРИИ ПОЛЕТОВ НА SSJ-100 ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА ДОГОВОРИЛАСЬ О ДОСТУПЕ К ПУЛУ ЗАПЧАСТЕЙ .....	42
ИНТЕРФАКС; 2020.15.09; "АЭРОПОРТЫ РЕГИОНОВ" ПОЛУЧИЛИ 700 МЛН РУБ. ИЗ СУБСИДИЙ ПРАВИТЕЛЬСТВА НА ПОДДЕРЖКУ АЭРОПОРТОВ .....	43
ИНТЕРФАКС; 2020.15.09; "АЭРОПОРТЫ РЕГИОНОВ" ПРОГНОЗИРУЮТ ПАДЕНИЕ ВДВОЕ ПАССАЖИРОПОТОКА ПО ИТОГАМ 2020Г.....	43
ИНТЕРФАКС; 2020.15.09; "АЭРОПОРТЫ РЕГИОНОВ" ГОТОВЫ УЧАСТВОВАТЬ В КОНКУРСЕ ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ КОНТРОЛЯ НАД АЭРОПОРТОМ ЮЖНО-САХАЛИНСКА .....	44
ИНТЕРФАКС; 2020.15.09; СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ АЭРОПОРТА СУРГУТА В СЕНТЯБРЕ ВЕРНЕТСЯ К ВОПРОСУ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ НОВОГО ТЕРМИНАЛА.....	44
ИНТЕРФАКС; 2020.15.09; НОВАПОРТ ОЖИДАЕТ СНИЖЕНИЕ ПАССАЖИРОПОТОКА В 2020 Г НА 25%, В 2021 Г - РОСТ НА 10% К 2019 Г .....	45
ИНТЕРФАКС; 2020.15.09; НОВАПОРТ НАМЕРЕН К 2026Г ИНВЕСТИРОВАТЬ 30-40 МЛРД РУБ. В НОВЫЕ ТЕРМИНАЛЫ В АЭРОПОРТАХ РФ .....	46
ТАСС; 2020.15.09; AZUR AIR НАМЕРЕНА ПОЛУЧИТЬ ДОПУСКИ НА РЕЙСЫ В ВЕЛИКОБРИТАНИЮ, ТУРЦИЮ И ЕГИПЕТ.....	46
ТАСС; 2020.15.09; НОВЫЙ АВИАРЕЙС СВЯЖЕТ БЛАГОВЕЩЕНСК С ГОРОДОМ ТЫНДА В АМУРСКОЙ ОБЛАСТИ.....	46
ТАСС; 2020.15.09; NORDWIND НАЧНЕТ ВЫПОЛНЯТЬ РЕЙСЫ ИЗ КРАСНОЯРСКА В СТАМБУЛ .....	47
ТАСС; 2020.15.09; САМОЛЕТЫ ИЗ САРАТОВА НАЧНУТ ЛЕТАТЬ В РОСТОВ-НА-ДОНУ, НИЖНИЙ НОВГОРОД И КРАСНОДАР.....	47
ТАСС; 2020.15.09; UTAIR ЗАПУСТИТ ПРЯМОЙ РЕЙС ИЗ ОМСКА В НОВОКУЗНЕЦК В КОНЦЕ ОКТЯБРЯ .....	47

### **ИНТЕРФАКС; 2020.15.09; АВИАПЕРЕВОЗЧИКИ РФ ПРОСЯТ ПРОДЛИТЬ МОРАТОРИЙ НА БАНКРОТСТВО ДО АПРЕЛЯ 2021 ГОДА**

Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ, объединяет крупнейшие авиакомпании РФ) направила в **Минтранс** обращение с просьбой продлить мораторий на банкротство на 6 месяцев, до апреля 2021 года.

"Выражая мнение входящих в ее состав 23 ведущих российских авиакомпаний и авиапредприятий, АЭВТ просит министерство транспорта РФ обратиться в правительство с предложением о продлении действия моратория на банкротство на 6 месяцев", - говорится в тексте соответствующего письма на имя **министра транспорта РФ Евгения Дитриха**, опубликованного на сайте ассоциации.

Ассоциация констатирует, что чрезвычайное негативное влияние пандемии на экономику очевидно, оно продолжает ощущаться.

"В особенности это касается авиационной отрасли, в которой уровень авиационных перевозок в полной мере не восстановился", - отмечается в обращении.

Мораторий на банкротства компаний из наиболее пострадавших от пандемии COVID-19 отраслей, а также системообразующих и стратегических предприятий правительство РФ объявило на период с 6 апреля по 6 октября 2020 года в качестве одной из основных антикризисных мер. Чтобы сохранить возможность выплачивать дивиденды и проводить buyback, нужно отказаться от моратория: этим правом воспользовалось значительное количество публичных компаний.

В начале осени первый вице-премьер Андрей Белоусов дал ведомствам во главе с Минэкономразвития поручение "проанализировать наличие обстоятельств, являющихся основанием для продления срока действия моратория на возбуждение дел о банкротстве по заявлению кредиторов в отношении отдельных должников", сообщил "Интерфаксу" источник в финансово-экономическом блоке правительства.

"Минэкономразвития, действительно, получило такое поручение, в настоящее время вопрос планируется проработать с учетом позиций регионов, ФОИВ и заинтересованных сторон", - подтвердил "Интерфаксу" замминистра экономического развития Илья Торосов, курирующий проблематику банкротств.

<https://www.interfax-russia.ru/main/aviaperevozchiki-rf-prosyat-prodlit-moratoriy-na-bankrotstvo-do-aprelya-2021-goda>

<https://lprime.ru/business/20200915/832029653.html>

### **КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.15.09; АВИАКОМПАНИИ ПРОСЯТ ИХ НЕ БАНКОТИТЬ; ОНИ ПРЕДЛАГАЮТ ПРОДЛИТЬ МОРАТОРИЙ ЕЩЕ НА ПОЛГОДА**

Авиакомпании просят **Минтранс** продлить мораторий на банкротство, который истекает в сентябре, еще на полгода на фоне негативного влияния пандемии на отрасль. Но это не единственная мера, которая нужна перевозчикам: компании также просят обнулить НДС на внутренних перевозках до 2025 года. Весной перевозчики уже предлагали такое обнуление до 2030 года, но меру не одобрили. Против снижения НДС на авиаперевозки выступает Минфин.

Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта попросила **Минтранс** продлить мораторий на банкротство авиакомпаний на полгода. Нынешний мораторий, введенный с 4 апреля в связи с пандемией, истекает в сентябре. Мораторий не только запретил кредиторам банкротить должников из пострадавших отраслей, но и ограничил взыскание долгов.

В ассоциации говорят, что негативное влияние пандемии на экономику продолжается, а «в особенности это касается авиационной отрасли, в которой уровень перевозок в полной мере не восстановился». Как сообщал "Ъ", в последние месяцы пассажиропоток российских авиакомпаний восстанавливался: в августе падение в годовом выражении сократилось до 36,6%. Впрочем, аналитики говорили, что залогом восстановления были в

основном внутренние перевозки, которые не приносят прибыли и сократятся уже в ближайший месяц после окончания высокого сезона на курортах РФ.

Операционный убыток российских авиакомпаний на конец года, по оценкам АЭВТ, может составить 350 млрд руб. Там сообщали ТАСС, что по итогам полугодия он составил 121 млрд руб.

Одновременно в АЭВТ вновь заговорили о необходимости продления льгот по НДС. «Льготная ставка НДС в размере 10% на внутрироссийские авиаперевозки оказывает положительное влияние на доступность воздушных перевозок для населения и развитие отрасли,— говорилось в обращении ассоциации в **Минтранс** от 17 августа.— В условиях высоких цен на авиакеросин, аэропортовое обслуживание и многомиллиардных операционных убытков российских авиакомпаний такая поддержка является особенно важной». При этом там считают целесообразным рассмотреть не только продления льготного НДС на полетах через Москву, но и рассмотреть возможность обнуления ставки на всех внутренних перевозках.

Если изменения не будут приняты, то с 2021 года на рейсах через Москву ставка вырастет до стандартных 20%. Для внутренних рейсов в Крым, Калининградскую область и на Дальний Восток нулевой НДС предусмотрен отдельно — до 2025 года. Кроме того, с октября 2019 года бессрочно установлена аналогичная льгота для межрегиональных авиаперевозок в обход московского авиаузла. В Счетной палате говорили, что по последней мере сумма возмещения НДС в четвертом квартале составила «незначительные объемы». По анализу чиновников, она не оказала влияния на снижение коммерческих тарифов на перевозки, «а позволила авиакомпаниям улучшить финансовые показатели деятельности в условиях негативного влияния внешних факторов».

Отраслевые ассоциации договорились не отбирать слоты у авиакомпаний в случае отсутствия полетов

**С идеей авиакомпаний по обнулению НДС, как следует из опубликованного АЭВТ ответа Минтранса от 15 сентября, согласились и чиновники. Минтранс направил первому вице-премьеру Андрею Белоусову предложения обнулить ставку НДС на внутренние перевозки до 31 декабря 2024 года. При этом в письме Минтранса отмечается, что Минфин предложение не поддержал.**

Вопрос поднимается не впервые: в мае **Минтранс** уже обращался в правительство с идеей обнуления ставки НДС на все внутренние перевозки до 2030 года. А в марте вопрос поднимали в АЭВТ, говоря, что обнуление с июня 2020 до 31 декабря 2029 года позволит снизить фискальную нагрузку на перевозчиков на 36 млрд руб.

<https://www.kommersant.ru/doc/4492945>

## **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.16.09; АВИАПЕРЕВОЗЧИКИ ПРЕДУПРЕДИЛИ О РОСТЕ ЦЕН НА БИЛЕТЫ**

Цены на авиабилеты по внутренним рейсам в Москву вырастут с 1 января 2021 года после отмены льготного НДС в 10%. Об этом заявили в Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ). Предложение пилотов продлить действие льготной ставки налога поддержал **Минтранс**, но не поддержал Минфин.

Позиции пилотов и министерств изложены в документах, опубликованных АЭВТ. В частности, в письме, направленном общественной организацией в адрес **Минтранса**, говорится, что льготная ставка НДС перестанет действовать с 1 января следующего года. В результате НДС вырастет до 20% по внутренним авиаперевозкам из регионов России в Москву. Это приведет к росту цен, отмечают в АЭВТ.

При этом, 55% всех пассажиров на внутренних рейсах, вылетавших из региональных аэропортов в прошлом году, направлялись в аэропорты Московского авиаузла. Межрегиональные рейсы в обход Москвы и рейсы в Москву из Калининграда, Крыма и регионов Дальнего Востока, изменения не затронут. Для этих перелетов действует ставка НДС в 0%.

В АЭВТ также предложили рассмотреть возможность обнуления НДС для всех внутренних рейсов.

В Минтрансе АЭВТ ответили, что предложение о продлении ставки НДС в 10% поддерживают, а также сообщили, что Минфин предложение не поддержал. Предложение об обнулении НДС на все внутренние рейсы до 2024 года включительно Минтранс направил в адрес первого вице-преьера Андрея Белоусова, говорится в ответе министерства.

<https://rg.ru/2020/09/16/aviperevozchiki-predupredili-o-roste-cen-na-bilety.html>

## **КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.16.09; ВСМ ОТСЕКАЮТ ХВОСТ И ГОЛОВУ; КОНЦЕССИОНЕРУ ДОСТАНЕТСЯ НЕ ВСЯ ТРАССА МОСКВА—САНКТ-ПЕТЕРБУРГ**

Номинальные траты на строительство высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва—Санкт-Петербург могут сократиться с 1,7 до 1,4 трлн руб. за счет того, что в комплексный план модернизации инфраструктуры (КПМИ) войдет не вся ВСМ, а только 630 км от нее, без дорогостоящих подходов к столицам. В результате государство вместо 250 млрд руб. даст концессионеру 50 млрд руб. Остальное заберет ОАО РЖД на участок Москва—Крюково. По альтернативному варианту в концессию попадет даже меньше — 450 км за 950 млрд руб. Работы еще на 750 млрд руб. окажутся в инвестпрограмме ОАО РЖД. По мнению аналитиков, это грозит новой индексацией тарифов.

ОАО РЖД и Минтранс предложили новый вариант финансирования строительства ВСМ Москва—Санкт-Петербург, которая в перспективе должна позволить доезжать из столицы в столицу за 2 часа 15 минут.

Источник, знакомый с направленным ОАО РЖД на прошлой неделе вариантом паспорта федерального проекта «Высокоскоростное железнодорожное сообщение» комплексного плана модернизации инфраструктуры (КПМИ), а также с ходом совещания по ВСМ 10 сентября у замглавы Минтранса и руководителя Росжелдора Сергея Гончарова, рассказал, что сейчас рассматривается дробление проекта на три фазы.

Это Москва—Крюково (42 км), Крюково—Обухово (основная протяженность трассы, 630 км) и Обухово—Санкт-Петербург (12 км).

Если ранее (см. “Ъ” от 4 августа) всю ВСМ планировали отдать в концессию, то в новой версии участок Москва—Крюково предлагается финансировать за счет федерального проекта «Развитие железнодорожной инфраструктуры Центрального транспортного узла»: сейчас он предусматривает развитие сети МЦД, затраты до 2030 года — 557,5 млрд руб.

Источник, знакомый с ситуацией, говорит, что затраты по участку Москва—Крюково оцениваются в 221,5 млрд руб., из которых 200 млрд руб. ОАО РЖД собирается взять из того капитального гранта, который изначально был предусмотрен на саму ВСМ еще в тот момент, когда рассматривалось ее строительство в направлении Казани (см. “Ъ” от 21 января 2019 года).

Участок Обухово—Санкт-Петербург ОАО РЖД теперь намерено строить за счет собственной инвестпрограммы в рамках развития транспортной системы Санкт-Петербурга. Его стоимость оценивается в 62 млрд руб. Один из собеседников “Ъ” рассказывает, что в качестве местоположения вокзала ВСМ в Санкт-Петербурге рассматривается территория бывших складов купцов Кокоревых неподалеку от Московского вокзала.

Основную протяженность трассы — участок Крюково—Обухово — предлагается включить в КПМИ с реализацией по корпоративно-концессионной схеме.

Но если в предыдущих версиях проекта предполагалось, что государство выделит в качестве вноса в капитал специальной проектной компании (СПК), выступающей концессионером, 248,4 млрд руб., которые оно начинало вкладывать в 2022 году, то сейчас участие государства в капитале компании ограничивается 50 млрд руб. одним траншем в 2025 году.

В то же время в план по-прежнему заложено, что государство предоставит поддержку в виде минимальной гарантированной доходности (МГД), нулевого НДС на услуги предоставления инфраструктуры и перевозку пассажиров и нулевой ставки налога на имущество на объекты инфраструктуры ВСМ. Также предусматриваются два выпуска

облигаций СПК на 368 млрд руб. с госгарантиями (ранее — три выпуска на общую сумму до 427 млрд руб., госгарантии по двум из них).

Завершение строительства всей трассы сдвинуто на год — на 2027-й, при этом предлагается до конца 2025 года построить 120 км участка Крюково—Новая Тверь. Прежде ожидания были оптимистичнее: до 2024 года планировали управиться с 10 км путей Москва—НАТИ ВСМ, а до конца 2025 года — со 152 км от НАТИ до Новой Твери. По подвижному составу оценка не изменилась: все те же 42 поезда производства «Уральских локомотивов» (СП Siemens и «Синары») на 175,7 млрд руб.

Между тем один из источников “Ъ” утверждает, что есть и другой вариант: в концессию уйдет только участок Логовежь—Обухово, а Крюково—Логовежь стоимостью 440 млрд руб. ОАО РЖД построит за счет своей инвестпрограммы. Тогда в периметр концессии попадет лишь 450 км трассы стоимостью 950 млрд руб., а еще порядка 750 млрд руб. работ с учетом вокзальных комплексов окажется в инвестпрограмме ОАО РЖД.

Почему было решено вернуться к проекту ВСМ Москва—Санкт-Петербург

В ОАО РЖД комментариев не дали. В Минтрансе “Ъ” сказали, что с предложениями знакомы, но «до момента переутверждения паспорта федерального проекта комментировать подробности преждевременно». Источник, знакомый с ситуацией, уверен, что конфигурация «еще успеет несколько раз перемениться». В Минэкономике “Ъ” не ответили, хотя, рассказывает другой собеседник “Ъ”, на последних совещаниях министерство требовало перепроверить прогноз пассажиропотока и ожидаемые социально-экономические эффекты. Сейчас прогнозный пассажиропоток ВСМ оценивается в 22,6 млн человек в 2030 году.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров говорит, что конструкция усложнилась, но по существу смета не поменялась. Желание обеспечить синергию с другими проектами понятно, отмечает эксперт, но дробление увеличивает сложность привлечения частных инвестиций. Проблема возложения всех рисков незавершения проекта на ОАО РЖД по-прежнему не решена, добавляет он, а перенос части проекта в инвестпрограмму монополии чреват дополнительной индексацией тарифов в 2024–2026 годах.

<https://www.kommersant.ru/doc/4492971>

## **ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2020.16.09; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРИВЛЕЧЕТ ЧАСТНЫХ ИНВЕТОРОВ В ОДНУ ИЗ КРУПНЕЙШИХ ГОСКОМПАНИЙ; ИРО «СОВКОМФЛОТА» РЫНОК ЖДАЛ ОКОЛО 10 ЛЕТ**

«Совкомфлот» – одна из крупнейших танкерных компаний в мире – объявил 15 сентября о намерении привлечь \$500 млн на первичном публичном размещении акций на Московской бирже. Единственный акционер компании, правительство России, при этом не планирует продавать акции, размещать будут только бумаги нового выпуска.

Привлеченные средства планируется направить на общекорпоративные нужды, в том числе на инвестиции в новые промышленные проекты, декарбонизацию и снижение долговой нагрузки, сообщила компания. Ее чистый долг на конец первого полугодия 2020 г. составляет \$2,7 млрд, согласно отчетности. Эта сумма включает банковские кредиты, другие займы и обязательства по лизингу. «Совкомфлот» увеличил чистую прибыль по итогам первого полугодия почти в 2,5 раза до \$226,4 млн, выручку – на 19,8% до \$951,3 млн (в сравнении с аналогичным периодом прошлого года). В сообщении о планах IPO компания также отметила, что планирует направлять на дивиденды не менее 50% чистой прибыли, в 2020 г. эти выплаты составят \$225 млн.

«Думаю, что большая часть средств пойдет на развитие проектов, но это для компании не принципиально, потому что их можно профинансировать и из заемных средств», – говорит аналитик «ВТБ капитала» Елена Сахнова.

Потенциальных инвесторов может заинтересовать прогнозируемый рост выручки компании за счет обслуживания СПГ-проектов, преимущественно реализуемых в партнерстве с «Новатэком», добавляет Сахнова. Общий объем законтрактованной выручки будущих периодов составляет около \$20 млрд по средневзвешенному оставшемуся сроку действия договоров в 23 года, включая выручку от эксплуатации судов, находящихся в стадии строительства, уточняется в сообщении «Совкомфлота».

«Для внутренних инвесторов актив также может быть интересен – транспортных бумаг с такой большой капитализацией у нас нет», – объясняет Сахнова.

С ней согласен гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров. «Это международный актив с огромным законтрактованным долгосрочным портфелем, эксклюзивными компетенциями, стратегическим партнерством с «Новатэком». Компания выглядит очень интересно, несмотря на непростую конъюнктуру на танкерном рынке», – считает аналитик.

В первом полугодии на деятельность компании повлияла волатильность фрахтовых ставок на традиционном для нее танкерном рынке. Но в стратегическом плане компания планирует поступательно увеличивать долю сегмента своего бизнеса по обслуживанию крупных индустриальных проектов – шельфовой добычи и транспортировки СПГ. Долю выручки от таких проектов к 2025 г. планируется довести до 70%, сейчас она составляет 44%. Сейчас в собственном и зафрахтованном флоте компании 146 судов. Дополнительно заказано 24 судна, доставка которых запланирована на 2020–2025 гг.

IPO «Совкомфлота» обсуждается уже около 10 лет, оно много раз переносилось по разным причинам. Мешали слабая конъюнктура и волатильные ставки на фрахт, в 2017 г. отсрочка была принята из-за рисков расширения санкций США. «Сейчас наконец-то компания и банки решили, что возможность размещения появилась. Все элементы для размещения совпали», – говорит аналитик «Атона» Михаил Ганелин. Размещение может быть завершено уже в октябре, сказано в сообщении Минфина.

Сейчас в трехлетнем плане приватизации (на 2020–2022 гг.) планируется продажа 25% минус 1 акция «Совкомфлота». «Этим размещением компания сформирует интерес у инвесторов к последующей приватизации с частичной продажей госпакета. Вряд ли можно говорить о необходимости в средствах для снижения долговой нагрузки. Отношение чистого долга к скорректированной EBITDA составляет 2,7. Это в целом адекватный показатель, нельзя сказать, что он сверхвысокий, скорее разумно амбициозный», – рассуждает Бурмистров.

«Это IPO готовилось много лет, если оно состоится, то это будет знаковым событием. За ним могут последовать другие крупные размещения госкомпаний», – предвкушает Ганелин.

Компания не сообщает, какой пакет в увеличенном уставном капитале получат участники IPO. Размещаемый пакет составит около 10% акций от увеличенного капитала исходя из текущей оценки всей компании в \$5 млрд «при самом консервативном подходе», прогнозирует Бурмистров. «Вряд ли сейчас речь пойдет о привлечении стратегического инвестора, сделка будет больше ориентирована на широкий круг институциональных инвесторов – это международные и российские фонды. Российский фонд прямых инвестиций (РФПИ) также может поучаствовать и привлечь своих зарубежных партнеров», – считает Бурмистров. Ранее РФПИ не раз заявлял об интересе к IPO судоходной компании. В январе директор фонда Кирилл Дмитриев на площадках форума в Давосе сообщал, что интерес к этому и другим крупным российским активам сохраняют ряд ближневосточных и азиатских партнеров. Представитель РФПИ отказался от дополнительных комментариев.

В последние годы крупные приватизации или размещение новых акций госкомпаний постоянно откладываются. Против снижения госучастия часто выступает топ-менеджмент госкомпаний. Например, гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев говорил, что крупные потенциальные частные совладельцы могут выступить против социальных программ компании (убыточные перевозки по низким ценам на Дальний Восток) и массовой закупки российских самолетов.

В плане приватизации до 2022 г. указано семь крупных активов. Помимо «Совкомфлота» это ВТБ, Новороссийский и Махачкалинский морские торговые порты, «Росспиртпром», Кизлярский коньячный завод и «Алмазювелирэкспорт». В программу не попали крупные нефтегазовые и энергетические госкомпании – «Роснефть», «Газпром» и «Россети». Кабмин не намерен в ближайшие три года менять долю участия государства в «Русгидро» и «Транснефти». Снижение госучастия в «Россетях» с нынешних 88% акций до 75% плюс 1 акция целесообразно не ранее 2022 г., говорил ранее глава Минэнерго Александр Новак.



Решение об IPO именно «Совкомфлота» принималось, так как актив действительно качественный. «Это жемчужина. Поэтому, несмотря на непростую конъюнктуру, было объявлено о размещении», – добавляет Бурмистров.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/09/15/840074-pravitelstvo-investorov>

## **КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.16.09; ДТП ПРОСИТ РЕМОНТА; РАСТЕТ ЧИСЛО АВАРИЙ С ТЕХНИЧЕСКИ НЕИСПРАВНЫМИ АВТО**

С начала года в России выросло количество ДТП с участием технически неисправного транспорта, а также число погибших в дорожных авариях мотоциклистов. Это следует из данных ГИБДД за восемь месяцев 2020 года. В Москве между тем все больше людей гибнет из-за пьяных за рулем.

Общее число ДТП в РФ (учитываются только аварии с пострадавшими или погибшими) за восемь месяцев 2020 года снизилось на 11% по сравнению с тем же периодом прошлого года и составило 91,1 тыс., следует из статистики ГИБДД. На дорогах погибло 9,7 тыс. человек (-5%), ранено 116 тыс. человек (-12,4%).

Больше всего дорожных происшествий произошло в:

- Москве (4,7 тыс.),
- Краснодарском крае (4 тыс.),
- Санкт-Петербурге (3,2 тыс.),
- Московской (3 тыс.),
- Нижегородской (2,9 тыс.) областях.

Лидеры по приросту числа смертей в ДТП :

- Чукотка,
- Ненецкий автономный округ,
- ЯНАО,
- Псковская область
- и Хакасия.

Количество аварий, совершенных пьяными водителями, в целом сократилось на 11%. При этом в 25 регионах наблюдается увеличение показателей этого вида аварийности, среди них:

- ХМАО (+21,4%),
- Воронежская (+11,9%),
- Новосибирская (+11,2%) области,
- Москва (+7,6%).

В столице с начала года погибло 40 человек в 227 авариях, спровоцированных нетрезвыми водителями.

Виден и ряд других негативных трендов. Прирост погибших в ДТП мотоциклистов за восемь месяцев составил 16,5% (всего 430 человек). На 13,7% выросла аварийность с участием автомобилей с техническими неисправностями. Чаще всего, по данным МВД, инспекторы обнаруживают проблемы с шинами, а также незаконную тонировку, неисправные световые приборы и самовольные изменения конструкции автомобиля.

Сокращение трафика из-за карантина, объясняет глава Harley Owners Group в России и СНГ Сергей Каменев, привело к тому, что мотоциклисты, выехав на полупустые дороги, «почувствовали свободу и стали часто выбирать небезопасный скоростной режим». «Это, в свою очередь, приводит к неприятным коллизиям на дорогах. Особенно это чувствовалось в регионах, где камер не так много, как в Москве»,— отметил господин Каменев.

Рост ДТП с неисправными автомобилями — закономерный процесс, поскольку техосмотр почти никто не проходит, считает, в свою очередь, гендиректор союза операторов ТО «Техэксперт» Сергей Зайцев.

«Если с техосмотром ничего не поменяется в ближайшее время, то аварий станет еще больше»,— прогнозирует он. В 2020 году Центр специального назначения безопасности дорожного движения МВД заключил несколько контрактов по поставке в подразделения ГИБДД 400 штангенциркулей (для измерения протектора шин), 400 комплектов приборов для проверки тормозов и 400 люфтомеров (определяет показатели люфта рулевой рейки),

а также 298 приборов для измерения дымности. Общая сумма контрактов составляет примерно 35 млн руб.

Новое оборудование, скорее всего, предназначено не для дорожно-патрульной службы, а для контроля техосмотра автобусов, в котором сотрудники Госавтоинспекции будут участвовать в 2021 году, предполагает глава некоммерческого партнерства станций диагностики «Безопасность и транспорт» (объединяет 60 операторов ТО) Ярослав Васичков. Весной будущего года, напомним, заработает масштабная реформа ТО (ужесточение контроля за операторами, обязательное фотографирование приезжающих на ТО машин и т. д.), в рамках которой инспекторы получают полномочия по контролю состояния автобусного парка. «Накануне передачи полномочий по техосмотру ГИБДД на руку рост аварийности с неисправными авто,— говорит Ярослав Васичков.— Основываясь на этих данных, можно запросить дополнительные деньги из бюджета и рассчитывать на увеличение штата». Средства на измерительные приборы, патрульные автомобили, напомним, МВД получает в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

<https://www.kommersant.ru/doc/4492952>

## **КОММЕРСАНТЬ; ЮЛИЯ СТЕПАНОВА; 2020.16.09; В МЕТРО ПРОВЕРЯТ МИКРОЧИПЫ; ПРОИЗВОДИТЕЛЬ СМАРТ-КАРТ ПОЖАЛОВАЛСЯ НА ЗАКУПКУ «ТРОЕК»**

Из-за жалобы в Федеральную антимонопольную службу (ФАС) российского производителя «ВДМ Групп» приостановлена закупка Московским метрополитеном 18,4 млн смарт-карт «Тройка» почти на 1 млрд руб. В «ВДМ Групп» считают, что условия закупки написаны под микрочипы нидерландского производителя NXP, смарт-карты с которыми поставляют структуры АФК «Система». Существующие ограничения в рамках импортозамещения легко обходятся с помощью условий закупок, указывают эксперты.

Закупка ФГУП «Московский метрополитен» на поставку 18,4 млн инициализированных карт специального дизайна «Тройка» по начальной цене 940 млн руб. приостановлена из-за жалобы компании «ВДМ групп» в ФАС, следует из информации на сайте госзакупок, опубликованной 14 сентября. Требованиям технического задания (ТЗ) касательно перехода на более высокий уровень безопасности отвечают только чипы компании NXP (один из крупнейших производителей полупроводников в мире, до 2006 года входил в Philips), сообщается в жалобе компании, с которой ознакомился «Ъ».

Позиция Московского метрополитена сейчас формируется, ее сообщат после рассмотрения жалобы в ФАС, заявили в пресс-службе ФГУПа. Там уточнили, что часть карт в рамках закупки будет предназначена для сотрудников подрядных организаций, которые проводят работы на инфраструктуре метро.

ФАС рассмотрит жалобу «ВДМ Групп» 16 сентября, сообщил «Ъ» начальник управления контроля размещения госзаказа службы Артем Лобов. Ранее жалоб по аналогичным закупкам не было, отметил он.

Специально созданные условия не дают возможности предложить альтернативу, так как изначально чипы от NXP имеют заданные характеристики и фактически в мире нет чипов с аналогичными характеристиками, заявил «Ъ» директор «ВДМ Групп» Юрий Тырыкин.

Однако никаких технологических секретов в продукции нет, по сути, это «обычная смарт-карта, которые производят десятки фирм по всей стране, которые искусственно не пускают в метрополитен», уверен он. Карта для метро могла бы стоить в несколько раз ниже, чем сейчас, при этом ее безопасность была бы даже выше, полагает господин Тырыкин. Конечный бенефициар закупки — компания ISBC (ООО «Интеллектуальные системы управления бизнесом»), поставляющая смарт-карты с чипами NXP, полагают в «ВДМ Групп», указывая, что ранее она уже выигрывала подобные тендеры.

ISBC входит в холдинг РТИ, принадлежащий АФК «Система». На сайте госзакупок «Ъ» нашел ее контракт с Московским метрополитеном на 306,8 млн руб. в 2016 году. В ISBC не ответили на запрос «Ъ». Из данных на сайте госзакупок следует, что в подобном тендере также побеждала компания «Микрон Секьюрити Принтинг» (контракт на 579,4

млн руб. в 2018 году) — совместное предприятие метрополитена и входящего в РТИ «Микрона». В «Микроне» от комментариев отказались.

«ВДМ Групп» — производитель RFID-продукции с чипом, в том числе пластиковых карт для оплаты общественного проезда в регионах России. Юрий Тырыкин также владеет компанией ООО «Страна карт», следует из данных Kartoteka.ru. «Страна карт» уже конфликтовала с ISBC и должна выплатить ей компенсацию в 50 тыс. руб. за «нарушение исключительных прав на товарный знак ISBC», следует из решения Арбитражного суда Кировской области от 31 августа.

Жалоба «ВДМ Групп» — «нормальная борьба с заточенной на конкретного поставщика закупкой», считает заместитель председателя комитета Российского союза промышленников и предпринимателей по интеллектуальной собственности и креативным индустриям Анатолий Семенов.

При этом Московский метрополитен не входит в перечень №91-р системообразующих корпораций и компаний с госучастием, а значит, не обязан согласовывать планы по импортозамещению с правительством, указывает директор центра компетенции по импортозамещению в сфере информационно-коммуникационных технологий Илья Массух. Таким образом, констатирует он, на метрополитен распространяется только запрет на допуск иностранных товаров по закону о госзакупках, который легко обходится формулировками в ТЗ.

<https://www.kommersant.ru/doc/4492929>

## **Ъ-ЮЖНЫЙ-УРАЛ-ONLINE; КАРИНА КАЛЬЯРОВА; 2020.15.09; «ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ ЯВЛЯЮТСЯ ИНДИКАТОРОМ ЗДОРОВЬЯ ЭКОНОМИКИ» ;ДИРЕКТОР ЧЕЛЯБИНСКОГО ФИЛИАЛА ПЕРВОЙ ГРУЗОВОЙ КОМПАНИИ ГЛЕБ ГОРБУНОВ О СНИЖЕНИИ ОБЪЕМА ПОГРУЗКИ В УСЛОВИЯХ «КОРОНАКРИЗИСА»**

Пандемия коронавируса ударила по всем отраслям экономики, спад наблюдается в большинстве сегментов промышленности, а также в строительстве и ритейле. Из-за закрытия границ нарушаются кооперационные цепочки, которые строились годами. Эти негативные тенденции сказываются на сфере грузоперевозок. По словам **директора челябинского филиала Первой грузовой компании (ПГК) Глеба Горбунова**, самым тяжелым месяцем для операторов был июнь. О том, как железная дорога жила в условиях карантина и справляются ли грузоперевозчики с вызовами «коронакризиса», господин Горбунов рассказал в интервью “Ъ-Южный Урал”.

— Меняет ли коронавирус характер грузовых железнодорожных перевозок и логистического сообщения на Южном Урале?

— Коронавирус вносит коррективы в работу не только отрасли железнодорожных перевозок, но и логистического бизнеса всей страны. В этом году снизилось потребление большей части продукции, которую мы перевозим. Сократились объемы производства у предприятий. Ритейл сильно пострадал, потому что непродовольственные магазины были закрыты из-за режима самоизоляции.

В отрасли железнодорожных грузоперевозок погрузка уменьшилась практически по всем номенклатурам. По официальной справке Южно-Уральской железной дороги (ЮУЖД), за январь-август погрузка сократилась на 4,2% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, до 49,2 млн тонн. Наибольшее падение наблюдалось в сегментах кокса, черных металлов, лома черных металлов, железной и марганцевой руды. Это массовые грузы, которые занимают большую долю в структуре погрузок в Челябинской области. Это говорит о том, что металлурги снизили объемы производства, есть спад в машиностроительной отрасли. Все это сказалось на общем характере грузовых перевозок и логистическом сообщении на ЮУЖД.

— В челябинском филиале ПГК также наблюдается снижение погрузки? Насколько критичная ситуация?

— Мы, безусловно, столкнулись с этой ситуацией. По большинству позиций нам удалось сохранить прежние показатели, но это было непросто. Пока мы демонстрируем результаты, сопоставимые с 2019 годом и даже перевыполняем план. За восемь месяцев

2020 года мы перевезли по ЮУЖД 2,6 млн тонн грузов, что на 37% больше, чем за аналогичный период 2019 года. Конечно, есть потери в отдельных сегментах. Прежде всего это связано со спадом в строительной отрасли. Мы немного просели в погрузке гипса. При этом нарастили объемы перевозок щебня за счет того, что стали более активно заниматься этой номенклатурой в процессе поиска грузовой базы. Как и все операторы, стараемся сотрудничать с грузоотправителями во всех сферах.

— Можно ли сказать, что с сокращением грузовой базы растет конкуренция перевозчиков?

— Конкуренция на рынке обострилась. Операторы «сталкиваются лбами» за грузовую базу. За каждого клиента идет борьба. С точки зрения развития бизнеса, это неплохо, ведь повышается качество обслуживания, появляются новые предложения на рынке от операторов. С другой стороны, это, конечно, нервы.

В период пандемии резко выросли требования грузоотправителей к качеству вагонов. На сети железных дорог образовался большой профицит вагонного парка, теперь у клиентов есть возможность выбирать. Перед многими операторами встал серьезный вопрос, как содержать вагоны, как их качественно улучшить. Это серьезная конкурентная борьба, тот, у кого вагонный парк хуже, эту борьбу проигрывает. Тенденция очень тревожная для операторов, потому что связана с большими затратами в условиях кризиса.

— Снижение спроса на железнодорожные перевозки влияет на тарифы?

— Понимая, с какими серьезными трудностями приходится бороться нашим клиентам, мы идем на уступки в ценовых условиях. Многие ставки на железной дороге падают, это не секрет. Например, РЖД снизили тарифы до 50% на внутрироссийские перевозки грузов на короткие расстояния. Они распространяются на широкий спектр промышленных грузов, включая автомобили, сельхозпродукцию, продовольственные товары, строительные отделочные материалы и инструменты, а также химическую продукцию. Естественно, мы активно конкурируем с другими операторами, и у нас сейчас тоже есть устойчивый тренд на снижение тарифов. Я полагаю, что он сохранится, пока совокупный объем перевозок не зафиксируется или не начнет расти.

— Как повлияли на скорость доставки грузов летние путевые работы в регионе?

— Каждый год с апреля по декабрь всегда идут путевые работы. Железнодорожники пытаются подлатать свою инфраструктуру, а где-то – капитально отремонтировать. Эти факторы всегда есть. Из-за падения объемов перевозок путевые работы не так сильно сказываются на работе ЮУЖД, как это было в прошлом году. У нас есть временные проблемы, связанные с доставкой грузов в определенный срок. Но, если брать в глобальном смысле, это не является барьером, который не позволяет филиалу решать свои задачи.

— Из-за коронавируса были закрыты границы некоторых регионов и было остановлено авиационное и морское сообщение с другими странами. Можно ли сказать, что выросла конкурентоспособность железнодорожных перевозок в период пандемии по сравнению с другими видами транспорта?

— Мы видим, что выросли объемы транзитных и экспортных железнодорожных перевозок грузов в контейнерах. Это произошло, потому что грузы невозможно было отправлять по морю – порты были закрыты на карантин. Большая часть контейнеров шла по железной дороге. Например, перевозки груженых контейнеров на маршруте Китай – Европа – Китай уже в марте выросли на 30%. Южный Урал не является транзитом для этого потока (если не считать редкие поезда на участке Иссык-Куль – Колчедан), мы не принимаем такие поезда из Казахстана, например. Что касается автомобильного транспорта, я не знаю случаев, чтобы клиенты от него отказывались в пользу железных дорог именно из-за пандемии. С авиации тоже никто, скорее всего, не переходил. Мы не видели существенного роста объемов мелких отправок в крытых вагонах в этот период.

— К каким последствиям может привести дальнейшее снижение погрузки?

— Мы высказываем осторожный оптимизм и надеемся, что ситуация будет постепенно выправляться. Скорее всего, она уже не будет такой критической, какой была в мае-июне. Для нас очень тяжелым был именно июнь. В этот месяц было максимальное падение погрузки по региону, но в июле-августе ситуация стала несколько улучшаться. Могу

проиллюстрировать свои слова примером из практики. Одно из предприятий, которое является нашим стабильным партнером, остановилось в период самоизоляции из-за того, что их основной клиент по приему сырья закрылся на карантин. Разорвалась вся производственная цепочка «грузоотправитель – наш филиал – грузополучатель». Но с конца июня эта ситуация разрешилась, погрузка возобновилась. Так происходит во многих сферах.

Грузоперевозки являются индикатором здоровья экономики, а железная дорога – это кровеносные сосуды страны. Снижение погрузки – следствие того, что в стране в целом сложная ситуация с промышленным производством и с оздоровлением экономики. Дальнейшее снижение погрузки, если оно произойдет, может свидетельствовать об ухудшении общей экономической обстановки в стране.

— Какие направления являются драйверами развития грузоперевозок Челябинской области? Можно ли к ним отнести Китай?

— Сейчас сложная ситуация с пандемией в Казахстане. У нас там была достаточно неплохая грузовая база. На сегодняшний день она сократилась. Это изменило логистику компании, увеличило затраты на порожние пробеги. Развитие этого направления представляет интерес. Что касается Китая, три-четыре года назад активно обсуждалась перспектива открытия транспортно-логистического комплекса «Южноуральский». Был построен большой перехватывающий терминал, на который должны были поступать китайские поезда с промышленными товарами. Его планировали открыть в начале этого года, но, к сожалению, он не заработал и стоит пустой. Поэтому сейчас преждевременно говорить, что из Китая пойдет большой поток грузов. Я знаю, что транзит китайских грузов через железную дорогу увеличился, но он идет через другие погранпереходы, через Казахстан мы таких грузов не получаем.

— Как изменится сфера грузоперевозок после пандемии? Какие «уроки» перевозчики вынесут?

— Компания, которая сейчас более технологична и умеет быстро реагировать на запросы партнеров, будет побеждать. Все операторы придают этому серьезное значение, конкурировать становится еще сложнее. Думаю, что ориентация на удовлетворение потребностей клиентов станет главным трендом на рынке железнодорожных грузоперевозок.

<https://www.kommersant.ru/doc/4491943>

## **КОММЕРСАНТЪ ВОРОНЕЖ; СЕРГЕЙ КАЛАШНИКОВ; 2020.15.09; БЕЛГОРОДЧИНА МЕНЯЕТ КРЫЛЬЯ; ВЛАДИМИР ЗОТОВ ПРОДАЛ АЭРОПОРТ РЕГИОНА РОМАНУ ТРОЦЕНКО**

Холдинг «Новпорт» Романа Троценко закрыл сделку по покупке у ГК «Агро-Белогорье» Владимира Зотова аэропорта Белгорода рыночной стоимостью 5,5 млрд руб. Новый собственник рассчитывает до 2022 года увеличить пассажиропоток аэропорта с нынешних 470 до 700 тыс. человек, после этого возможно расширение построенного в 2013 году пассажирского терминала. Эксперты оценивают сумму сделки в пределах 3 млрд руб. и полагают, что пандемия подтолкнула стороны к ней.

100% долей ООО «Международный аэропорт Белгород» с 11 сентября стали принадлежать «Новпорт инвесту», структуре аэропортового холдинга «Новпорт» Романа Троценко. Об этом сообщается в данных «СПАРК-Интерфакс», соответствующие изменения внесены в ЕГРЮЛ. Ранее аэропорт через цепочку юрилиц контролировал председатель совета директоров «Агро-Белогорье», вице-спикер белгородской облдумы последнего созыва Владимир Зотов. Он владел 77,5% ООО «Мастерфест», оно в свою очередь было учредителем ООО «Каскад», а последнему принадлежал аэропорт.

Закрытие сделки подтвердил гендиректор «Новпорта» Сергей Рудаков. «Мы купили на прошлой неделе “Белгород”. Он аэропорт небольшой, примерно 470 тыс. пассажиров в год. Мы, конечно же, понимаем, что его можно поднять по пассажирам», — сказал господин Рудаков. Сумму сделки покупатель не раскрывает.

Новый собственник намерен увеличить пассажиропоток аэропорта до 700 тыс. человек в год до 2022 года. После этого, по словам господина Рудакова, «возникнет вопрос

дополнительных площадей». После достижения пассажиропотока в 700 тыс. «Новаяпорт» начнет проектировку расширения пассажирского терминала, новые площади будут состыкованы с действующим зданием.

Аэропорт Белгорода достался «Новаяпорту» после масштабной реконструкции, завершившейся в 2013 году. В черте облцентра был возведен пассажирский терминал пропускной способностью 450 человек в час, взлетно-посадочная полоса была удлинена до 2,5 тыс. м (на 200 м) и расширена до 45 м (на 2 м), проведена реконструкция перрона и замена светосигнального оборудования, возведены грузовой международный пункт пропуска и новый командно-диспетчерский пункт. Общая стоимость реконструкции оценивалась в 4,7 млрд руб.

Реконструкцию финансировал пул местных инвесторов, купивших у властей специально доэмитированные акции предприятия. Но к концу 2017 года в результате банкротства ОАО «Воздушные ворота Белогорья» собственником актива стал холдинг «Агро-Белогорье». В ходе банкротства рыночная стоимость аэропорта оценивалась в 5,5 млрд руб., Владимир Зотов получил его за 1,8 млрд руб. (3385715) Речь идет о терминале и земельном участке под ним. Взлетно-посадочные полосы, напомним, по законодательству всегда находятся в федеральной собственности. Уже тогда господин Зотов пояснял, что был заинтересован в поиске покупателей на актив, но из-за их отсутствия начал развивать его сам. «Если кто-то бы выкупил его у нас — мы не против», — говорил бизнесмен в 2017 году.

«Новаяпорту» теперь принадлежат два самых крупных аэропорта в Черноземье. В сентябре 2019 года холдинг закрыл сделку (4081932) по покупке у финансовой компании «Аксиома» аэропорта Воронежа за 3 млрд руб. Компания Романа Троценко планирует построить в Воронеже пассажирский терминал за 5 млрд руб.

По итогам 2019 года пассажиропоток международного аэропорта Белгорода составил 468,7 тыс. человек, показав небольшой рост с 455 тыс. в 2018-м. До ограничения авиасообщения из-за коронавируса компания планировала в 2020 году достичь показателя в 500 тыс. человек.

Большая часть пассажиропотока аэропорта приходится на внутренние рейсы — 314,1 тыс. человек, из них 271,6 тыс. — в столицу. Выполняются рейсы в Москву, Санкт-Петербург, Калининград, Сочи, Симферополь, Сургут, Норильск, ранее — в Турцию, Тунис, Таиланд и ОАЭ. Регулярные рейсы из аэропорта совершают «Аэрофлот», S7, «Нордавиа», «Ямал», «Уральские авиалинии» и другие перевозчики. За 2019 год аэропорт обслужил 3,6 тыс. рейсов.

Основное юрлицо предприятия — ООО «Международный аэропорт Белгород». По данным «СПАРК-Интерфакс», компания зарегистрирована в 2016 году, уставный капитал — 10 тыс. руб. Основной вид работ — вспомогательная деятельность, связанная с воздушным транспортом. Гендиректор — Елена Безбородова. 100% компании принадлежат ООО «Новаяпорт инвест»...

**Глава отраслевой консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак** оценивает сумму сделки в два-три годовых оборота аэропорта. При этом он отмечает, что в условиях пандемии коронавируса «Агро-Белогорье» теряло доходы из-за проблем в непрофильном активе, поэтому покупатель мог рассчитывать на дисконт. Годовые доходы аэропорта Белгорода господин Рыбак оценивает в \$15 млн (1,13 млрд руб.). Маржинальность предприятия при этом составляет 25-27%, считает эксперт.

Главный аналитик «Алора» Алексей Антонов оценил сумму сделки в 1,2-1,4 млрд руб. с учетом того, что «карантинные ограничения уронили на 25% уровень капитализации российских аэропортов, исходя из пассажиропотока». Аналитик отметил, что «покупка аэропорта в период еще никуда не ушедшей пандемии — сделка очень рискованная, и на месте покупателя логично было бы просить продавца об очень хорошей скидке».

Планы «Новаяпорта» по наращиванию пассажиропотока в Белгороде до 700 тыс. пассажиров Борис Рыбак считает «оптимистичными для небольшого рынка», но реализуемыми. «В этом случае не только спрос определяет предложение, но и предложение — спрос. Если новый собственник сможет договориться с авиакомпаниями об открытии привлекательных направлений и доступных ценах на билеты, то увеличить

число клиентов реально. Понятно, что возможностей для этого у профильного холдинга с его уровнем менеджмента больше, чем у прошлого собственника», — заключил эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4493012>

## **КОММЕРСАНТЬ (ПЕРМЬ); ДМИТРИЙ АСТАХОВ; 2020.16.09; ПРИШЛИ КО ДВОРУ; СДЕЛКОЙ ПО ПРИОБРЕТЕНИЮ ИМУЩЕСТВА У РЖД ЗАИНТЕРЕСОВАЛАСЬ ФСБ**

Ситуацией вокруг приобретения имущества Товарного двора в краевую собственность заинтересовались оперативные структуры. Сотрудники ФСБ изъяли документы, касающиеся сделки, заключенной еще прошлым правительством. Мероприятия могли проводиться в рамках проверки о возможном причинении ущерба бюджету на сумму более 400 млн руб. при выкупе объекта по завышенной цене. На прошлой неделе ряд сотрудников управления автодорог и транспорта были опрошены в рамках проверки. Ранее свою проверку обстоятельств сделки провела прокуратура, которая обнаружила нарушения и теперь требует расторгнуть сделку в арбитражном суде.

Как стало известно „Ъ-Прикамье“, в конце августа сотрудники УФСБ по Пермскому краю провели оперативные мероприятия в ряде органов исполнительной власти региона и Пермской торгово-промышленной палате. Как утверждают источники, чекисты посетили региональное министерство транспорта, министерство по управлению имуществом и градостроительной деятельности и управление автомобильных дорог Пермского края. В ходе этих действий были изъяты документы, касающиеся сделки по выкупу имущества Товарного двора в собственность региона. При этом, как утверждают знакомые с ситуацией источники, мероприятия обошлись без распространенной в таких случаях силовой поддержки спецподразделений, а в ряде случаев оперативники предупредили о своем визите заранее и забрали уже подготовленные документы. На прошлой неделе некоторые сотрудники управления автодорог и транспорта были опрошены в рамках проверки. В **минтрансе** ситуацию оперативно не прокомментировали. В Пермской ТПП и министерстве имущества от комментариев отказались.

По утверждениям знакомых с ситуацией источников, мероприятия проводились в рамках проверки информации о возможном причинении бюджету региона ущерба на сумму около 400 млн руб. При этом материалами с сотрудниками органа госбезопасности «поделилась» прокуратура, которая провела свою проверку законности сделки. В результате надзорный орган обратился в Арбитражный суд Пермского края к АО «РЖД» и КГБУ «Управление автомобильных дорог и транспорта» с заявлением о признании сделки недействительной и применении двусторонней реституции — возвращения объектов недвижимости железнодорожникам, а денежных средств в бюджет Пермского края.

Напомним, сделка по приобретению имущества Товарного двора между РЖД и управлением автодорог и транспорта была заключена 29 ноября 2018 года. Объекты были выкуплены за 798,771 млн руб. На участках общей площадью 14 га планировалось построить транспортно-пересадочный узел за счет РЖД, а также комплекс зданий административного и общественного назначения «Пермь-Сити». В том числе, там намеревались построить новое здание ГУ МВД по Пермскому краю. Кроме того, часть территории занял бы участок новой автодороги, проходящей через ул. Строителей, площадь Гайдара и ул. Стахановскую.

По данным прокуратуры, сделка была совершена с нарушением установленной законом процедуры, а в итоге край приобрел не земельные участки, а здания и строения на нем, значительная часть которых находится в полуразрушенном состоянии. При этом собственником земли под этими объектами недвижимости до сих пор является Российская Федерация. По мнению надзорного органа, краевые власти не имели права приобретать объекты недвижимости на Товарном дворе, а должны были воспользоваться процедурой изъятия земель. Им надо было сначала разработать градостроительные документы по планировке территории, план территориального развития. Также прокуратура считает завышенной и сумму сделки. По данным заявителя, в 2019 году Росимущество оценило объект лишь в 378 млн руб.

Представители РЖД и краевых властей с требованиями прокуратуры не согласны. По мнению железнодорожников, если требования заявителя будут удовлетворены, то РЖД не сможет построить транспортно-пересадочный узел, таким образом, пострадают интересы региона. Собеседник „Ъ-Прикамье“, знакомый с позицией силовиков, говорит, что никто из представителей правоохранительных органов не против развития этого участка. «Главное, чтобы все действия проходили в рамках действующего законодательства и без причинения ущерба бюджету,— отмечает он,— тем более что все механизмы для этого есть».

<https://www.kommersant.ru/doc/4492968>

## **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; БЕРЕЗИНА ЕЛЕНА, ГАЙВА ЕВГЕНИЙ; 2020.16.09; ПОДЪЕМНЫЕ ГРУЗЫ**

Возобновление в полной мере транспортного сообщения между Россией и Беларусью приведет в сжатые сроки к восстановлению экономических и гуманитарных связей, считают специалисты. На прежний объем перевозки грузов и пассажиров страны могут выйти уже к началу следующего года.

О восстановлении транспортного сообщения между Россией и Беларусью, приостановленного в условиях пандемии коронавируса, было объявлено накануне по итогам встречи лидеров двух стран.

Россия и Беларусь тесно взаимодействуют в области промышленной кооперации и являются важнейшими рынками для взаимной торговли, отметили в минпромторге. "Республика Беларусь входит в пятерку основных торговых партнеров России и занимает первое место среди стран СНГ по объему товарооборота с Россией. В свою очередь, Россия является главным торгово-экономическим партнером Белоруссии, ее доля в товарообороте республики со всеми странами мира стабильно составляет около 50%", - пояснили "РГ" в министерстве. В Беларуси действуют более 2300 компаний с участием российского капитала, а в России работают 45 совместных сборочных российско-белорусских предприятий, а также 117 компаний с участием белорусского капитала.

Не удивительно, что до пандемии транспортное сообщение между Россией и Беларусью ничем не отличалось от сообщения между регионами России, говорит **директор Института экономики транспорта и транспортной политики Высшей школы экономики Михаил Блинкин**. Из одной страны в другую идет сырье или комплектующие, а в соседнем государстве вырабатывают готовую продукцию или собирают машины, добавляет старший научный сотрудник института стран СНГ Юрий Баранчик. Очень важен и транзит. Между двумя странами всегда был серьезный контейнерный поток грузов с высокой степенью обработки, это машины, станки, оборудование, а также продовольственные товары, отмечает Блинкин.

Пассажиропоток между двумя странами составляет около 2,5 млн человек в год. Значительная доля пассажиров приходится на граждан Беларуси, которые работали в России. Их численность оценивается в 400 - 600 тысяч человек, говорит Баранчик. В РЖД "РГ" подтвердили прежнее заявление о том, что готовы пустить поезда в Беларусь в течение трех дней после того, как будет принято решение правительства России.

<https://rg.ru/2020/09/15/obem-perevozok-mezhdu-rossiej-i-belarusiu-vosstanovitsia-k-2021-godu.html>

## **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.16.09; ЯКОРНЫЕ ИНВЕСТОРЫ; В РОССИИ НАЧАЛСЯ БУМ ВЛОЖЕНИЙ В РАЗВИТИЕ ПОРТОВ**

В России заявляются все новые проекты модернизации портовой инфраструктуры и строительства новых портов, отмечают представители отрасли. Для поддержки инвестиций нужны льготы и совершенствование законодательства.

По комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры к 2024 году мощности морских портов России Дальневосточного, Северо-Западного, Волго-Каспийского и Азово-Черноморского бассейнов должны быть увеличены до 1,3 млрд тонн в год. В **минтрансе** ранее заявили, что готовят сейчас проект законодательных норм,



регулирующих взаимные обязательства государства и отраслевых инвесторов. В стране необходимо создать предпосылки и стимулы для своевременной реализации инвестпроектов, признают в министерстве.

Пока нормативная база отстает от начавшейся модернизации портовой инфраструктуры, говорят представители отрасли. Например, страны, имеющие порты на Каспийском море, создали здесь Особые экономические зоны. В некоторых случаях все сборы обнулены, отметил **гендиректор управляющей компании "ОЭЗ "Лотос" Сергей Милушкин**. "Страны используют все возможности для того, чтобы затащить грузы на свою территорию", - сказал он.

Предоставлять льготы инвесторам планируют и в порту Оля в Астраханской области. Здесь будет создано до девяти новых причалов. Кроме того, частный инвестор построит большой новый современный порт для перевозки грузов по коридору Север - Юг. Для стимулирования развития портовой инфраструктуры планируется предусмотреть льготы. Например, снизить налог на прибыль до 2 процентов вместо 20 процентов и обнулить ряд других налогов. Сейчас постановление правительства согласовывается, принципиальное согласие уже получено, заметил Милушкин.

В России стоит в целом развивать практику создания Особых экономических зон (ОЭЗ) для стимулирования развития портов. Сейчас ОЭЗ больше, чем в России, создано на Украине, и это позволяет успешно конкурировать в сфере транзитных транспортных перевозок и на экспортном рынке зерна, заметил директор по развитию компании "Морстройтехнология" Сергей Семенов. Создание льготных условий в российских портах поддержит рост грузооборота. Например, сейчас стал расти объем контейнерных перевозок в Дальневосточном бассейне, заметил он. Встроиться в международную транзитную перевозку контейнеров желает также Сахалинская область. Здесь планируется построить порт для мультимодального транзита.

Совершенствовать необходимо также земельные отношения. Сейчас заявляется много проектов, но реализовать удастся не все из них, отметила Виктория Федорова, генеральный директор компании "Усть-Луга", занимающейся строительством и развитием морского порта в Ленинградской области. Например, в границах порта Усть-Луга, которые были утверждены постановлением правительства, уже нет новых мест для строительства новых терминалов на первой линии, заметила она.

<https://rg.ru/2020/09/15/v-rossii-nachalsia-bum-vlozhenij-v-razvitie-portov.html>

## **ЗА РУЛЕМ; 2020.15.09; 5 ВАЖНЫХ ИЗМЕНЕНИЙ В ПДД: КОСНЕТСЯ ВСЕХ**

**Минтранс** предлагает масштабные изменения в ПДД. Например, езду пьяным на самокатах хотят запретить, а вот любителей тонировки, наоборот, ждут послабления.

Министерство транспорта РФ подготовило 19-страничный проект поправок к ПДД. Условно предложения чиновников можно разделить на несколько блоков, касающихся перевозки пассажиров, хранения транспортных средств, требований к тонировке, скорости движения транспорта. Самое любопытное, что в новых ПДД могут появиться нормы для передвижения так называемых средств индивидуальной мобильности (СИМ). Это означает, что владельцы электросамокатов, моноколес, сегвеев, скейтбордов, самокатов, роликовых коньков и прочих устройств подобного типа теперь попадут в отдельную категорию участников дорожного движения.

Вот что предложил **Минтранс**:

1. Стоянка и остановка на «островках безопасности»

В настоящий момент существует несколько видов «островков безопасности», и размер санкций за парковку на них зависит от того, где они расположены. Так, если вы оставите машину на «островке безопасности» перед пешеходным переходом, вам грозит штраф 1 тыс. рублей по ч. 3 ст. 12.19 КоАП РФ. Ведь из-за вашего автомобиля другие водители могут не увидеть переходящих дорогу пешеходов. А вот если «островок безопасности» находится в городе и перед ним не установлен знак 3.27 «Остановка запрещена», то на нем можно находиться. Все дело в том, что зона действия знака 3.27 распространяется только на ту часть улицы, где он установлен. «Островок безопасности» обычно располагается посередине проезжей части и не попадает в зону действия знака. Благодаря

поправкам в ПДД эта лазейка для автомобилистов, скорее всего, исчезнет. Мы, в свою очередь, советуем уже сейчас не останавливаться на «островках безопасности» — во избежание пререканий с инспекторами ГИБДД и штрафов с дорожных камер (им-то уж точно ничего не докажешь, и придется обжаловать штраф).

## 2. Требования к тонировке

Если поправки вступят в силу в существующем виде, правила тонировки для автомобилистов будут смягчены. На смену ГОСТу 5727 от 1988 года (ветровое стекло — не менее 75% светопропускания, а передние боковые стекла — не менее 70%) придет ГОСТ 33997 2016 года, согласно которому ветровое стекло должно пропускать не менее 70% света, а светопропускание остальных стекол не нормируется. При этом требования к замеру тонировки, скорее всего, останутся прежними.

## 3. Аптечка и огнетушитель

Речь именно о «перевозке», ведь, как мы знаем, демонстрация этих предметов инспектору ГИБДД не входит в перечень обязанностей водителя (п. 2.1.1 ПДД. — Прим. ред.). Новые правила разрешат использовать любую медицинскую аптечку, огнетушитель и знак аварийной остановки, а не по ГОСТу Р 41.27 2001 года. Скорее всего, после вступления нововведений в силу у инспекторов окончательно отпадет охота спрашивать у вас аптечку или огнетушитель — они и сейчас-то не особо интересуются их наличием.

## 4. Езда на самокате

А вот с введением этого пункта многие водители, наверняка, выдохнут с облегчением. Владельцам СИМ (напомним, к ним относятся электросамокаты, моноколеса, сегвеи, коньки, скейтборды, роликовые коньки и т.п.), планируют запретить разгоняться быстрее 20 км/ч. Данное правило не лишено смысла, ведь современные электросамокаты и сегвеи способны развивать внушительную скорость, и могут причинить серьезный вред не только автомобилям, но и пешеходам. Под запрет также подпадает катание на СИМ в нетрезвом состоянии. Вот только непонятно, каким образом будут выявлять подобное нарушение. Ведь освидетельствование на состояние опьянения проводится только в отношении водителей транспортных средств. Владельцы самокатов, роликов, скейтбордов (и далее по списку) таковыми пока не являются. Размер штрафов также неясен, поскольку санкция за управление самокатом в нетрезвом виде в КоАП РФ не предусмотрена.

## 5. Дети на роликах и самокатах

Довольно большой блок поправок посвящен именно СИМ — законодатели стараются идти в ногу со временем. Детям до 7 лет планируют разрешить кататься на самокатах, сегвеях, моноколесах и прочем подобном «транспорте» по тротуарам, пешеходным дорожкам и в пределах пешеходных зон. При этом их обязательно должен сопровождать кто-то из взрослых (достаточно ли просто присматривать за ребенком издали или надо все время находиться рядом, не уточняется). С 7 до 14 лет дети могут кататься самостоятельно, не выезжая за пределы указанных зон либо выезжая на правый край проезжей части или на обочину, но только если СИМ оборудован соответствующим образом — есть тормоза, фонарь и катафоты. Стоит ли выпускать на проезжую часть людей, не достигших возраста 18 лет и не имеющих ни малейшего представления о ПДД, вопрос спорный. Особенно с учетом того, что уровень детского травматизма на дорогах страны год от года не снижается. По данным ТАСС, число аварий с детьми в России в 2019 году увеличилось и составило 24 тыс. 820 (против 24 тыс. 623 — в 2018 году).

Сейчас проект поправок направлен в аналитический центр при правительстве РФ, и, возможно, он еще будет дорабатываться. В адрес документа уже возникло немало критики — непонятно, кто и каким образом будет следить за исполнением прописанных в нем требований. И, наконец, главный вопрос: почему надо разом вносить такое количество серьезных изменений в ПДД? Велика вероятность, что многие водители, и без того не слишком-то юридически подкованные, окончательно запутаются в старых и новых правилах.

А что по поводу новых поправок в ПДД думаете вы? Какие изменения давно назрели, а что из предложенного лишнее? Делитесь мнением в комментариях.

<https://www.zr.ru/content/articles/925119-5-vazhnykh-izmenenij-v-pdd-kasn/>

## ГУДОК; ВАДИМ ПАВЛОВ; 2020.15.09; ПЛАН МЕНЯЕТ СРОКИ; КПМИ БУДЕТ ДОПОЛНЕН НОВЫМИ ПРОЕКТАМИ

Осенью 2018 года Правительство России утвердило **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года (КПМИ)**, согласно которому рост грузооборота и связанность регионов страны будут обеспечены за счет строительства новых железнодорожных линий, мостов и транспортных узлов. Спустя два года после утверждения плана стало понятно, что его необходимо актуализировать. Сроки окончания реализации **КПМИ** планируется перенести с 2024 года на 2030 год.

**"Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** является "живым" инструментом, который может и должен меняться с учетом возникающих в ходе его реализации новых условий и факторов, - рассказал "Гудку" **заместитель начальника Департамента экономики и развития транспорта Аналитического центра при Правительстве РФ Сергей Дягилев.** - В период после утверждения **Комплексного плана** был уточнен состав выполняемых работ по ряду мероприятий, детализирован перечень участков дорог.

Процедура отбора новых проектов для последующего их включения в **Комплексный план** продолжается и сейчас. Девять проектов по развитию инфраструктуры морских портов и объектов внутреннего водного транспорта дополнительно включены в **КПМИ**. Более 70 мероприятий прошли отбор по утвержденной методике ранжирования, а 55 рекомендованы к последующему их включению в состав **Комплексного плана** в случае определения дополнительных источников финансирования".

**«Стоит отметить, что Комплексный план корректируется в соответствии с экономической и инфраструктурной целесообразностью, - рассказал «Гудку» заместитель министра транспорта России - руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта Владимир Токарев.** - К примеру, вместо направления Москва—Казань принято решение о реализации проекта Москва—Санкт-Петербург, поэтому сейчас идет реформатирование федерального проекта **«Высокоскоростное железнодорожное сообщение».** Модель его реализации находится в стадии доработки, после чего будет предоставлена причастным на обсуждение».

Осенью 2018 года утверждено финансирование **КПМИ** в размере 6,35 трлн руб., из которых 3,1 трлн руб. должны были выделить из государственного бюджета, а 3,26 трлн - из внебюджетных источников. В настоящий момент на бюджеты всех уровней приходится 3,27 трлн руб., а на внебюджетные источники - 3,73 трлн руб.

По состоянию на сегодняшний день в **Комплексный план** включены 11 федеральных проектов. Девять из них направлены на модернизацию и расширение транспортной инфраструктуры, два - на модернизацию и расширение энергетической инфраструктуры. В транспортную часть плана включены проекты: "Железнодорожный транспорт и транзит", "Высокоскоростное железнодорожное сообщение", "Транспортно-логистические центры", "Коммуникации между центрами экономического роста", "Европа - Западный Китай", "Морские порты России", "Северный морской путь", "Развитие региональных аэропортов и маршрутов" и "Внутренние водные пути".

В частности, в **КПМИ** закреплены цели и показатели, поставленные перед железнодорожной отраслью. Суммарная наличная пропускная способность магистралей возрастет к концу 2024 года до 129 пар грузовых поездов в сутки с нынешних 82 пар, средняя коммерческая скорость товародвижения на железнодорожном транспорте - с 362,3 до 440 км/сут., транзитные перевозки контейнеров - с 615 тыс. TEU в 2019 году до 1,656 млн в 2024 году.

Объем финансового обеспечения проекта "Железнодорожный транспорт и транзит" составляет 1,254 трлн руб. Этот проект предусматривает увеличение пропускной способности Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей в 1,5 раза - до 182 млн тонн в год. При этом средняя скорость доставки контейнеров вырастет до 1319 км/сут. Время перевозки контейнеров с Дальнего Востока до западной границы России сократится до семи дней, объем транзита вырастет в четыре раза.

Отметим, в июле этого года президент России Владимир Путин подписал закон, упрощающий процедуры для строительства объектов РЖД для реализации стратегии

пространственного развития РФ. Документ устанавливает перечень важных объектов строительства, в том числе Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей, которые будут иметь упрощенный порядок утверждения документации по планировке территории. Работы по таким объектам могут начинаться до выдачи разрешений на строительство, а также без внесения информации о таких объектах в документы территориального планирования и без проведения публичных слушаний, оценки воздействия на окружающую среду.

По словам Сергея Дягилева, в ближайшем будущем ожидаются изменения более глобального характера. "Так, в настоящее время проводится работа по увеличению сроков реализации Комплексного плана до 2030 года, а также по реформатированию существующих и включению новых федеральных проектов в состав **КПМИ**".

Как рассказал "Гудку" **президент Центра экономики инфраструктуры Владимир Косой**, новая версия Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры еще не утверждена и в настоящий момент актуален первоначальный вариант документа в редакции 2018 года. "Очевидно, сейчас ключевым изменением **КПМИ** станет перенос сроков его реализации с 2024 года на 2030 год. Соответственно, будет изменение объемов финансирования, учитывая пролонгацию, однако официальной информации и цифр еще нет", - заявил Владимир Косой.

Федеральный проект "Транспортно-логистические комплексы" предполагает создание узловых мультимодальных (работающих с разными способами перемещения грузов) транспортно-логистических центров (ТЛЦ), которые будут объединены в опорную сеть по всей стране. Это позволит организовать регулярное и скоростное движение грузов между регионами России и соседними странами. По итогам реализации проекта транзитный контейнеропоток РФ должен вырасти до 2 млн TEU, а время перевозки контейнеров с Дальнего Востока до западной границы страны к 2024 году составит семь дней. Основная цель проекта - сокращение уровня логистических издержек национальной экономики не менее чем на 1% к 2024 году за счет формирования опорной сети узловых грузовых мультимодальных транспортно-логистических центров суммарной мощностью не менее 51,6 млн тонн, работающих в единой технологической и информационной среде.

Изначально планировалось построить 10 ТЛЦ на ключевых направлениях грузового сообщения, включая подходы к портам Балтийского, Тихоокеанского и Азово-Черноморского бассейнов.

Как рассказал "Гудку" **заместитель начальника Центральной дирекции по управлению терминально-складским комплексом - филиала ОАО "РЖД" Николай Кириллов**, проектным комитетом в июне этого года утверждена актуализированная редакция паспорта федерального проекта "Транспортно-логистические центры", которая предусматривает включение в задачи проекта также создания единой цифровой транспортно-логистической среды и повышения эффективности использования международных транспортных коридоров, проходящих по территории России. Новой редакцией паспорта предусмотрено создание сети из 19 "опорных" терминально-логистических центров с спутниками.

"Компания заинтересована и поддерживает необходимость внедрения предусмотренных федеральным проектом новых подходов к технологии перевозочного процесса, автоматизации и цифровизации производственных процессов, внедрения регулярного грузового сообщения, единой технологии работы контейнерных терминалов опорной сети ТЛЦ и их спутников - грузовых дворов.

Внедрение подходов, заложенных в федеральный проект, позволит повысить скорость и надежность доставки грузов и создать благоприятные условия для реализации транзитного и экспортного потенциалов железных дорог, удовлетворить потребности клиентов в качестве и надежности перевозки", - рассказал Николай Кириллов.

**ГУДОК; ВАДИМ ПАВЛОВ; 2020.16.09; МОДЕЛИРОВАНИЕ СНИЗИТ РИСК**

**Михаил Мехедоб, заместитель генерального директора ао "научно-исследовательский институт железнодорожного транспорта" (ВНИИЖТ) - директор научного центра "цифровые модели перевозок и технологии энергосбережения"**

В связи с кризисом, спровоцированным пандемией новой коронавирусной инфекции (COVID-19), планы развития транспортной инфраструктуры России, утвержденные в 2018 году, подлежат актуализации. Реализация ряда мероприятий Комплексного плана потребует значительного финансирования, в связи с чем принято решение о реализации некоторых проектов не в рамках **КПМИ**, а в составе Долгосрочной программы развития ОАО "РЖД".

- Михаил Иванович, в августе этого года в ходе заседания экспертного совета ОАО "РЖД" проходило обсуждение новой редакции **КПМИ**. Расскажите, какие решения были приняты по итогам заседания?

- Планы развития транспортной инфраструктуры страны, утвержденные в 2018 году, сейчас подлежат корректировке для приведения в соответствие с экономической ситуацией. Соответствующее поручение было дано Указом президента РФ от 21 июля этого года "О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года".

Проект новой редакции Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года (**КПМИ**) рассматривался во ВНИИЖТе в августе текущего года в рамках работы экспертного совета ОАО "РЖД". В числе основных предложенных изменений можно отметить выделение новых федеральных проектов "Высокоскоростное железнодорожное сообщение" - строительство ВСМ Санкт-Петербург - Москва, а также "Создание комфортного и доступного железнодорожного пассажирского сообщения" - развитие направления Центр - Юг, Санкт-Петербургского транспортного узла - и новая линия в аэропорт Анапы.

Реализация данных мероприятий имеет в большей степени не экономический, а социальный эффект, но потребует значительного финансирования. В связи с этим принято решение о реализации некоторых проектов развития железнодорожной инфраструктуры не в рамках **КПМИ**, а в составе Долгосрочной программы развития ОАО "РЖД". В числе этих проектов значатся "Электрификация участка Ртищево - Кочетовка Юго-Восточной железной дороги", "Развитие направления Пермь - Соликамск", "Развитие Пермского железнодорожного узла со строительством мостового перехода", развитие участка Артышта - Междуреченск - Тайшет.

- Что, на ваш взгляд, необходимо доработать в **КПМИ**?

- В качестве дополнительных вопросов к проработке можно выделить два направления.

Первое - дальнейшее наращивание провозной способности для освоения объемов перевозок 2025 года и далее потребует значительного количества технологических "окон" уже в 2024 году, что также накладывает риски освоения объемов 2024 года. В качестве дополнительного предложения считаю, что в **КПМИ** на период до 2024 года дополнительно необходимо уже сейчас учитывать реализацию мероприятий, нацеленных на достижение показателей 2025-го и последующих годов. Второе - в условиях сокращения финансирования и изменения сроков возникают риски достижения поставленных целей по обеспечению заявляемых объемов перевозок и выполнению целевых показателей, в том числе качественных.

- Что нужно сделать для снижения рисков достижения поставленных целей?

- Для минимизации таких рисков на прединвестиционной стадии необходимо применять средства имитационного моделирования перевозочного процесса. ВНИИЖТ сегодня ведет разработку программных комплексов, использующих именно такие подходы к планированию развития сети железных дорог и организации процесса строительства. Целевое задание для таких комплексов будет состоять в вариативном определении максимального прироста провозной способности при изменении сценариев объемов и финансирования, а также сроков проведения инфраструктурных мероприятий.

## **ГУДОК; ВАДИМ ПАВЛОВ; 2020.15.09; МАСШТАБА НЕ ХВАТАЕТ**

**Наталья Чуркина, аналитик института комплексных стратегических исследований**  
Предполагаемое Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры увеличение провозной способности БАМа и Транссиба соответствует лишь планам по росту экспорта угля в восточном направлении.

Внесенные в **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** изменения в этом и прошлом году касались преимущественно его энергетической части (в **Комплексный план** включены 11 федеральных проектов. Девять из них направлены на модернизацию и расширение транспортной инфраструктуры, два - на модернизацию и расширение энергетической инфраструктуры. - Ред.). Касательно железнодорожного транспорта, с 21 до 18 было снижено число мероприятий по развитию электрической сети в целях реализации первого этапа расширения Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей. Изменение внесено распоряжением Правительства РФ от 17 августа 2019 года №1844-р.

Вместе с тем ключевой проблемой плана является его недостаточный уровень масштабности. Прежде всего это касается развития железных дорог. Так, увеличение суммарной провозной способности Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей предполагается лишь в 1,3-1,4 раза по сравнению с текущим уровнем - до 182 млн тонн к 2024 году. По сути, это соответствует лишь планам по росту экспорта угля в восточном направлении. Необходим же рост пропускной способности как минимум в 2-2,5 раза.

Железные дороги в России загружены гораздо больше, чем за рубежом, а грузоотправители находятся в условиях жесткой конкуренции за доступ к инфраструктуре. Так, объем грузооборота на 1 км железных дорог у нас в 1,6 раза выше, чем в Китае, и в 1,9 раза выше, чем в США. Поэтому России нужны сегодня гораздо большие масштабы по строительству железных дорог, в том числе за счет строительства дополнительных главных путей в востребованном восточном направлении.

Безусловно, необходимо также увеличение скорости железнодорожных перевозок. В **Комплексном плане модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** предполагается увеличение средней коммерческой скорости товародвижения на железнодорожном транспорте лишь в 1,1-1,2 раза к 2024 году. В результате в 2024 году коммерческая скорость товародвижения будет составлять лишь 440 км/сут., или 18,3 км/ч, что является недопустимо низким показателем в современном мире. Для сравнения, средняя коммерческая скорость в Китае - более 30 км/ч на достаточно больших расстояниях.

## **ТАСС; 2020.15.09; В СЕВЕРНОЙ ОСЕТИИ ПОСТРОЯТ 200-МЕТРОВЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ РЕКУ**

Специалисты возводят 200-метровый мост через реку Ардон на трассе, которая соединяет города Северной Осетии и ведет к Транскавказской магистрали. Работы ведутся в рамках **комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**. Об этом сообщили журналистам во вторник в пресс-службе ФКУ Упрдор "Кавказ".

"Объект реконструкции 4-полосного мостового перехода близ селения Верхний Бираганг Алагирского района включен в **нацпроект "Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры"**. К моменту окончания строительно-монтажных работ на объекте в ноябре 2021 года старый мост, который не справляется с современными транспортными нагрузками, станет пешеходным", - говорится в сообщении.

Как отмечается, с начала работ в июне 2019 года подрядчик по заказу ФКУ Упрдор "Кавказ" перенес инженерные коммуникации, устроил земляное полотно и три водопропускных трубы. Также построил пять опор и правую сторону металлического моста. Кроме того, мостовики возвели опоры, конусы и пролетные строения путепровода на пересечении с региональной дорогой.

В настоящее время специалисты монтируют деформационные швы и переходные плиты путепровода для обеспечения устойчивости всей конструкции и плавности проезда. На подходах к мосту устраивают дорожную одежду. Планируется, что в октябре 2020 года дорожники приступят к надвигке пролетного строения, устройству переходных плит и опор линий стационарного освещения.

Общая протяженность мостового перехода с транспортной развязкой и автоподходами составит почти 1,5 км, а ширина проезжей части - 20 м, уточнили в пресс-службе. Для безопасности и комфорта участников движения на всем протяжении участка установят

барьерное ограждение, а также линии электроосвещения. Для жителей Верхнего Бирагзанга установят две автобусные остановки с автопавильонами, шумозащитные экраны близ жилой застройки и более 350 м тротуаров с перилами. А очистные сооружения, которые устроят на объекте, помогут защитить реку от возможных загрязнений.

О дороге

Автомобильная дорога А-162 Владикавказ - Алагир протяженностью 34,5 км соединяет города Северной Осетии и ведет к Транскавказской магистрали - единственной дороге в Южную Осетию. Ежедневно по трассе проезжает свыше 12 тыс. автомобилей.

<https://tass.ru/v-strane/9464041>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.15.09; "НАЦПРОЕКТСТРОЙ" ПОСТРОИТ ОБХОД АКСАЯ ЗА 85,9 МЛРД РУБ. СИЛАМИ "ТРАНССТРОЙМЕХАНИЗАЦИИ"**

ООО "Трансстроймеханизация" (ТСМ, входит в реорганизуемую группу "Мостотрест" (МОЕХ: MSTT), подконтрольную Аркадию Ротенбергу) будет фактическим исполнителем строительства крупного участка трассы М-4 "Дон" с обходом города Аксай в рамках заключенного долгосрочного инвестиционного соглашения, сообщила пресс-служба "Автодора".

Госкомпания подписала ДИС на строительство, содержание, ремонт, капремонт и эксплуатацию обхода Аксай с ООО "НПС "Аксай", в котором 99% долей принадлежит АО "ГК "Нацпроектстрой" (инфраструктурное совместное предприятие с участием ВЭБа и миноритарной долей Аркадия Ротенберга), 1% - ТСМ.

Как отмечается в сообщении "Автодора", строительство обхода станет первым проектом в портфеле "Нацпроектстроя". ООО "Трансстроймеханизация" будет исполнителем строительства через компанию ООО "НПС "Аксай", которое подало единственную заявку на конкурс по созданию обхода.

"Объем софинансирования проекта со стороны ООО "НПС "Аксай" составит более 8,593 млрд руб. В соответствии с условиями конкурсной документации, исполнителю предстоит до конца 2024 года завершить строительство трассы и обеспечить последующую эксплуатацию участка на платной основе на срок до 31 декабря 2051 года", - добавляет пресс-служба госкомпании.

Строительство обхода станет одним из наиболее сложных в рамках развития трассы М-4 в Ростовской области, учитывая непростые гидрогеологические условия прохождения трассы в этом районе и большое количество инженерных сооружений, которые предстоит построить, отмечает "Автодор".

"Специалистам ТСМ предстоит в кратчайшие сроки построить новый четырехполосный скоростной участок автомагистрали категории IА общей протяженностью 36 км, мосты через реки Дон и Аксай, три сложных транспортных развязки со съездами, путепроводами, пешеходными переходами - на пересечении с существующей трассой М-4 "Дон" (1072 км) и дорогами "Подъезд к Новочеркаску" (1038 км), Аксай - Большой Лог - Новочеркаск" (1051 км), а также малые мостовые переходы через Монастырское озеро и р. Черкасскую, многочисленные путепроводы, проезды для сельскохозяйственной техники, зверопереходы, местные проезды и дороги общего пользования", - уточняет "Автодор".

Кроме того, запланировано строительство пункта взимания платы с расширением проезжей части с 4-х до 22-х полос. Строящийся участок проходит через затопляемые пойменные территории, и важной особенностью проекта станет колоссальный объем земляных работ. Строителям предстоит провести полную замену грунтов и армирование земляного полотна с устройством необходимого стабилизационного слоя на участке протяженностью 19 км.

Близость к водоемам дополнительно потребует строительства комплексной системы водоотводов по ходу трассы, включающей 30 объектов (водопрпускные трубы, дренажно-оросительные системы, локальные очистительные сооружения, дождеприемные колодцы и т.д.). Общая стоимость контракта составит 85,9 млрд рублей (включая НДС).

Проектировщик - АО "Институт "Стройпроект". Дата завершения строительства - 31 декабря 2024 года.

Строительство и реконструкция обхода Аксая идет в рамках федерального проекта "Коммуникации между центрами экономического роста", который является частью Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры.

Как сообщалось, "Трансстроймеханизация" получила контракт на строительство 66-километрового участка автотрассы М-12 Москва - Казань (663-729 км), проходящего по территории Татарстана, за 123,3 млрд руб.

"Предстоит провести проектирование и последующее строительство сложного комплексного объекта, включающего четырехполосный участок федеральной автомобильной дороги категории 1Б с расчетной скоростью движения 120 км/ч общей протяженностью 66 км, 39 новых мостов и путепроводов и 2 транспортные развязки. Наиболее значимым искусственным сооружением в проекте станет мостовой переход через Волгу протяженностью 4 км, второй по протяженности в регионе", - уточняли в "Автодоре", отмечая, что контракт также включает работы по развитию придорожной инфраструктуры - создание многофункциональных зон дорожного сервиса с АЗС, пунктами питания, гостиницами, СТО, проектирование и строительство комплекса наружного освещения дороги.

## **ИНТЕРФАКС; 2020.15.09; ПЕРВЫЙ ТАНКЕР-АФРАМАКС ВЕРФИ ЗВЕЗДА ДЛЯ РОСНЕФТИ ВЫШЕЛ НА ХОДОВЫЕ ИСПЫТАНИЯ**

Ходовые испытания первого танкера-афрамакса начались на судостроительном комплексе "Звезда", говорится в сообщении "Роснефти" (МОЕХ: ROSN).

Судно "Владимир Мономах" является головным в серии. Ранее "афрамаксы" в России не выпускались.

Танкер "был спущен на воду в мае 2020 года с опережением контрактных сроков".

"Судно успешно прошло швартовые испытания, в ходе которых проводилась проверка и наладка систем и оборудования, был запущен главный двигатель танкера, проверена его работоспособность и готовность к выходу в море", - говорится в сообщении.

Во время ходовых испытаний специалисты проверят скоростные характеристики судна и его управляемость на всех режимах работы. Контрольные данные будут представлены Морскому регистру и заказчику судна - АО "Роснефтефлот" ("дочка" НК "Роснефть"), которое специализируется на фрахтовании и портовом обеспечении, реализации судостроительных проектов и управлении морским и речным флотом.

Нефтеналивные суда типа "афрамакс" предназначены для перевозки нефти и нефтепродуктов в неограниченном районе плавания. Длина танкера - 250 метров, ширина - 44 метра, дедвейт - 114 тыс. тонн, скорость - 14,6 узлов, ледовый класс - ICE-1А. На судне размещена площадка для вертолета.

ССК "Звезда" создается на базе Дальневосточного центра судостроения и судоремонта (ДЦСС) консорциумом АО "Роснефтегаз", ПАО "НК "Роснефть" и Газпромбанка (МОЕХ: GZPR). Пилотную загрузку комплексу обеспечивает "Роснефть" с заказом 28 судов. Сейчас в портфеле верфи - 12 танкеров типа "афрамакс", 10 из них - по заказу "Роснефтефлота".

<https://www.vesti.ru/video/2222532>

## **ТАСС; 2020.15.09; В АЭРОВОКЗАЛЕ МЕЖДУНАРОДНОГО АЭРОПОРТА ХАНТЫ-МАНСКИЙСКА ПРОВЕДУТ КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ**

Аэровокзальный комплекс международного аэропорта Ханты-Мансийска (Ханты-Мансийский автономный округ) будет капитально отремонтирован. В частности, пройдет ремонт инженерных сетей и внутренние отделочные работы, сообщается в понедельник на сайте Главгосэкспертизы России.

"Ханты-Мансийский филиал Главгосэкспертизы России выдал положительное заключение на проведение капремонта аэровокзального комплекса, расположенного в Ханты-Мансийске. <...> Предусмотрен капитальный ремонт инженерных сетей и систем, а также внутренние отделочные работы", - сказано в сообщении.



По данным пресс-службы, также планируется перепланировка четырех помещений пассажирского терминала, ремонт дверных и оконных откосов, полов, замена напольных покрытий и подвесных потолков, штукатурка и покраска стен. Все эвакуационные выходы снабдят устройствами экстренного открывания дверей, а механические подъемные ворота в багажном отделении заменят на автоматические. Для слабовидящих пассажиров на путях их движения будет положена тактильная напольная плитка и нанесены тактильные полосы и значки на ступенях и поручнях лестниц. Для инвалидов на колясках на лестнице установят подъемник.

Сколько составит объем финансирования и в какие сроки пройдут работы не сообщается.

<https://tass.ru/ural-news/9451575>

## **ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЖАННА ЗВЯГИНА; 2020.15.09; ЖИГАРЕВ: НАДЗЕМНЫЕ ПЕРЕХОДЫ ПОМОГУТ СОКРАТИТЬ СТАТИСТИКУ ДТП НА АВТОТРАССАХ**

Надземные переходы помогут сократить статистику автомобильных аварий на пешеходных переходах на магистралях. Такое мнение **член Комитета Мособлдумы по вопросам транспортной инфраструктуры, связи и информатизации Кирилл Жигарев** выразил, комментируя инициативу убрать с автотрасс пешеходную "зебру".

Накануне "Парламентская газета" сообщала, что координатор проекта "Дорожная инспекция ОНФ/Карта убитых дорог", депутат Госдумы Александр Васильев подготовил обращение в адрес вице-преьера Марата Хуснуллина с просьбой ликвидировать нерегулируемые переходы на магистралях или добавить туда светофоры. Речь идет о дорогах с разрешенным скоростным режимом 90 км/ч и более, - пояснил парламентарий. - По факту, на такой скорости, особенно с учетом нештрафуемого превышения еще на 20 км/ч, водители не могут мгновенно остановиться перед зеброй, и пешеходы подвергаются смертельному риску".

Жигарев отметил, что на заседаниях Комитета Мособлдумы по вопросам транспортной инфраструктуры, связи и информатизации "неоднократно отмечалось, что на трассах, где разрешено 90 км/ч и выше, необходимо ставить пешеходные переходы на другом уровне - либо надземный, либо подземный вариант".

"Прежде всего, это безопасность граждан. Ведь даже на обычных дорогах есть проблема с пешеходными переходами, на которые люди выходят и часто не смотрят по сторонам. Они считают, что это территория, на которой ничего не случится. А водитель может просто не увидеть человека и уж тем более на трассе", - цитирует его слова пресс-служба Мособлдумы.

Жигарев обратил внимание, что надземные пешеходные переходы обходятся дешевле. Такие построены на подмосковных магистралях с разрешенной скоростью более 100 км/час.

Согласно данным УГИБДД по Московской области в 2019 году в категорию основных видов автомобильных аварий по количеству, а также по числу погибших вошли наезды на пешеходов. Таких ДТП зарегистрировано 1800. Травмы не совместимые с жизнью получили 283 человека, что на 4 % больше, чем годом ранее.

"Например, при ДТП в городах и населенных пунктах умирает каждый восьмой пешеход, а вне населенных пунктов погибает каждый третий. Это обусловлено повышенным скоростным режимом и как раз нерегулируемыми пешеходными переходами. Для Московской области тема актуальная, думаю, как и для других регионов. Важно, что вопрос подняли на федеральном уровне", - подытожил Жигарев.

В настоящее время за разметку и организацию движения на дорогах отвечают владельцы дорог, региональные и муниципальные власти, а составлением соответствующих схем и проектов занимается **Росавтодор** или местные власти. При этом позиция ГИБДД никак не учитывается.

В марте 2019 года глава ГИБДД Михаил Черников выступил с инициативой вернуть ведомству полномочия в области организации дорожного движения, однако дальше обсуждений эта инициатива пока не продвинулась.

<https://www.pnp.ru/social/zhigarev-nadzemnye-perekhody-pomogut-sokratit-statistiku-dtp-na-avtotrassakh.html>

## **ТАСС; 2020.16.09; УЧАСТНИКИ РОССИЙСКОЙ НЕДЕЛИ ГЧП ОБСУДЯТ ИНТЕРЕС БИЗНЕСА К БУДУЩИМ ИНФРАСТРУКТУРНЫМ ПРОЕКТАМ**

Форум "Транспортная инфраструктура России" пройдет в офлайн формате в рамках Российской недели ГЧП. На нем участники обсудят вопросы привлечения частных инвестиций в значимые федеральные и региональные проекты в сфере транспорта, рассказали порталу "Будущее России. Национальные проекты" организаторы форума.

"Правительство в стратегических планах по росту национальной экономики видит большой потенциал в развитии транспортного комплекса России. В портфеле кабмина порядка 19 крупнейших инфраструктурных проектов – расширение БАМа и Транссиба, строительство трассы Европа-Западный Китай и другие. Ожидается, что каждый из них даст мультипликативный эффект в смежных отраслях", - отмечают организаторы Российской недели ГЧП, обращая внимание на важность частной инициативы при реализации этих проектов.

Форум "Транспортная инфраструктура России" состоится 29 сентября. В нем примут участие представители **Минтранса России**, органы власти субъектов РФ, финансирующие организации и компании транспортного сектора. На пленарной сессии форума будут обсуждаться ключевые форматы государственно-частного партнерства, а также основные различия госконтрактов и концессий и текущий статус транспортных нацпроектов – **"Безопасные и качественные дороги"** и **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**. Также участники оценят роль межбюджетных трансфертов и обсудят возможные инструменты финансирования проектов.

Отдельной темой форума станет развитие общественного транспорта в городах и регионах, в том числе обновление транспортных парков, перспективы создания единых операторов и вовлечение частных партнеров в отрасль. Также участники мероприятия оценят развитие интеллектуальных систем на дорогах, цифровую трансформацию транспорта, перспективы "беспилотников" и дальнейшее развитие системы взимания платы с большегрузов **"Платон"**.

В условиях пандемии коронавирусной инфекции власти РФ запустили несколько этапов антикризисных мер для граждан и бизнеса, готовят общенациональный план восстановления экономики и завершают работу над обновленными паспортами национальных проектов. При этом на фоне сложной экономической ситуации транспортные проекты могут помочь в перезапуске бизнес-активности. В этой связи сроки исполнения отдельных мероприятий профильных транспортных национальных проектов могут быть сокращены.

Российская неделя ГЧП пройдет в Москве с 28 сентября по 1 октября. Организаторами мероприятия выступают фонд Росконгресс и Национальный Центр ГЧП. Генеральный партнёр - Сбербанк. Портал "Будущее России. Национальные проекты", оператором которого является ТАСС, выступает генеральным информационным партнером форума.

<https://futuresrussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/uchastniki-rossijskoj-nedeli-gcp-obsudat-interes-biznesa-k-budusim-infrastrukturnym-proektam>

## **ТАСС; 2020.16.09; ВЛАСТИ ЛИПЕЦКОЙ ОБЛАСТИ В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ НАЧНУТ СТРОИТЬ МОСТ ЧЕРЕЗ МАТЫРСКОЕ ВОДОХРАНИЛИЩЕ**

Власти Липецкой области в следующем году начнут строительство моста через Матырское водохранилище в Грязинском районе. Об этом сообщил во вторник журналистам **глава администрации региона Игорь Артамонов**.

"В 2021 году начнется строительство моста протяженностью 364,5 метра через Матырское водохранилище, он будет расположен между селами Ярлуково и Каменное", - сказал Артамонов. Он отметил, что мост, который должен стать одним из самых протяженных в регионе, будет составной частью строящейся автодороги Липецк - Грязи.

В этой связи Артамонов также напомнил, что в настоящее время продолжается строительство кольцевой автодороги вокруг областного центра, на которую также станет возможным попасть по новой трассе из Грязей. "Здесь также планируется восточный обход промышленной зоны Липецка",- заметил Артамонов. Он особо подчеркнул тот факт, что оба проекта финансируются за счет средств **нацпроекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги"**, а сумма контракта составляет почти 2 млрд рублей.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/vlasti-lipeckoj-oblasti-v-sleduusem-godu-nacnut-stroit-most-cerez-matyrskoe-vodohranilise>

## **ТАСС; 2020.16.09; ВЛАСТИ НОВОСИБИРСКА ПЛАНИРУЮТ КУПИТЬ БОЛЕЕ 80 АВТОБУСОВ И ТРОЛЛЕЙБУСОВ**

Власти Новосибирска в рамках **нацпроекта "Безопасные и качественные дороги"** планируют приобрести 62 автобуса большой вместимостью, а также 26 троллейбусов, сообщили ТАСС в пресс-службе мэрии города. Средний процент изношенности общественного транспорта города на данный момент составляет около 80%.

"В заявку города Новосибирска на участие в программе обновления подвижного состава наземного общественного пассажирского транспорта в рамках **национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги"**, направленной в **Министерство транспорта РФ**, включено приобретение в 2021 году 62 единиц газомоторных автобусов категории МЗ 1-го класса и 26 единиц троллейбусов на общую сумму 1 271,8 млн руб. Данная заявка предварительно принята к рассмотрению", - сообщили в пресс-службе.

Мэрия Новосибирска приняла постановление о комплексном развитии общественного транспорта в городе. Согласно постановлению, доля передвижений на общественном транспорте к 2034 году увеличится до 66%. Проект разделен на пять этапов, планируется, что на мероприятия по организации транспортного обслуживания потребуется более 64 млрд рублей.

Маршрутная сеть Новосибирской области является крупнейшей за Уралом: по территории Новосибирской области курсируют 190 маршрутов, в границах города Новосибирска работает 163 маршрута, в том числе 13 троллейбусных, 11 трамвайных, 65 автобусных и 74 маршрутных такси. За 8 месяцев 2020 года среднесуточный пассажиропоток в Новосибирске составил около 725 тыс. пассажиров, в том числе по метрополитену - 149 тыс. пассажиров.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/9463707>

## **ТАСС; 2020.16.09; НОВЫЙ МОСТ В ЧЕРЕПОВЦЕ МОГУТ СДАТЬ РАНЬШЕ СРОКА**

Правительство РФ выделило дополнительно 1,4 млрд рублей на продолжение строительства Архангельского моста в городе Череповце Вологодской области, одного из крупнейших инфраструктурных проектов региона за последние 40 лет. Выделение средств и хороший темп, взятый мостостроителями, позволит сдать объект почти на год раньше, уже в начале 2022 года, сказал в понедельник **губернатор Олег Кувшинников**.

Возведение моста в Череповце, которое оценивается в 16,7 млрд рублей, было начато в 2019 году. Проект был рассчитан до конца 2022 года. В апреле этого года региону было выделено 4,9 млрд рублей из федерального бюджета на строительство.

"Сегодня по итогам визита полномочного представителя президента РФ Александра Гуцана [в Вологодскую область 9 сентября] пришла хорошая новость: Череповцу выделено еще 1,4 млрд рублей из федерального бюджета на окончание строительства мостового сооружения. В соответствии с теми темпами, которые ведут наши строители, я уже прогнозирую окончание строительства не в конце 2022 года, а в начале 2022 года, если так и дальше нас будут поддерживать правительство РФ, **Министерство транспорта России и Росавтодор**", - сказал Кувшинников на оперативном совещании областного правительства.

Темпы строительства моста впечатляют, отметил губернатор. "За один год после старта строительства готовность составляет уже 35%, забито все свайное поле, заканчивается

сооружение габионов, идет надвигка мостового сооружения и с левого берега, и с правого", - сказал глава региона.

На совещании с полпредом обсуждались также проекты, которые планируется запустить в регионе в ближайшие несколько лет, сообщил губернатор. В частности, это завершение проекта расширения трассы А-114 от Вологды до Череповца, наиболее загруженной в области. "Завершение планируется к 2026 году. Все сейчас решения приняты, часть работ уже стартовала, а по части дороги началась подготовка проектно-сметной документации. Также я озвучил решение, нами принятое - это расширение трассы А-114 от Череповца до Кадуя со строительством двухуровневых развязок - на отворотке на Суду и на отворотке на Кадуй", - сказал губернатор.

Также принято решение о расширении трассы М-8 от Вологды до Сокола и строительстве двухуровневой развязки на отворотку на Сокол. Кроме того, решено отремонтировать дорогу от Череповца до Пошехонья на Ярославль и провести совместное совещание в **Росавтодоре** с руководством четырех регионов, по которым эта дорога проходит - Вологодской, Тверской, Ярославской и Московской области, пояснил губернатор.

Помимо этого, по словам Кувшинникова, должен начаться крупный ремонт наиболее разрушенных участков дороги А-215 Вытегра - Лодейное Поле на Санкт-Петербург.

<https://tass.ru/v-strane/9454667>

## **ТАСС; 2020.16.09; В ЧЕРКЕССКЕ С НАЧАЛА ГОДА ОТРЕМОНТИРОВАЛИ БОЛЕЕ 80% ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ**

Дорожники завершили работы на 82% объектов, которые необходимо отремонтировать в 2020 году в рамках **нацпроекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги"** в городе Черкесске Карачаево-Черкесии, говорится в распространенном во вторник сообщении пресс-службы мэрии Черкесска.

"В столице Карачаево-Черкесии продолжается ремонт автомобильных дорог, проводимый в рамках национального приоритетного проекта **"Безопасные и качественные автомобильные дороги"**. Основной объем запланированных на этот год работ уже выполнен: отремонтировано 14 из 17 участков дорог", - говорится в сообщении.

В мэрии отметили, что в рамках ремонтных работ заменено старое дорожное полотно и бордюры, проводится обустройство съездов и пешеходных переходов, дорожники обновляют разметку, устанавливают новые знаки, восстанавливают и благоустраивают обочины. Всего в текущем году отремонтируют около 11 км дорог города.

По данным управления "Карачаевочеркесавтодор", в 2020 году в рамках нацпроекта в трех районах республики будет установлено наружное освещение на 4 км региональных дорог. В текущем году планируется проведение работ по ремонту 37,6 км дорог регионального и межмуниципального значения, также по реконструкции минимум 5 км.

<https://tass.ru/ekonomika/9465011>

## **REGNUM; 2020.15.09; РЕМОНТ ПУТЕПРОВОДА В ЯРОСЛАВЛЕ НИКАК НЕ МОГУТ ЗАКОНЧИТЬ**

**Росавтодор** проверяет качество работ на Добрынинском путепроводе в Ярославле. Об этом сообщает корреспондент ИА REGNUM со ссылкой на департамент городского хозяйства мэрии Ярославля.

Добрынинский путепровод в Ярославле реконструируется в рамках национального проекта **"Безопасные и качественные автомобильные дороги"**. Работы продолжаются уже второй год. Как ранее сообщало ИА REGNUM в мае были обнаружены дополнительные дефекты на опорах путепровода. Как решается проблема, обсудили на комитете Ярославской областной думы по градостроительству, транспорту, безопасности и качеству автомобильных дорог.

"Большая проблема города Ярославля - это история, которая происходит с Добрынинским мостом. Его ремонтировали, пару недель он поработал. Транспорт по нему опять поехал, потом его опять закрыли, найдя дефекты. Сейчас эта история тянется все лето", - отметил депутат Ярославской областной думы Эльхан Мардалиев.

Депутат поинтересовался, как сейчас решается вопрос с вновь выявленными дефектами. Оказалось, что мэрия и областные власти продолжают копить экспертные заключения. К теме подключился и главный заказчик работ - **Росавтодор**.

"Когда одну половину отремонтировали, на ней и возникли дефекты. У нас есть одно экспертное заключение "НИИ МИГС" в порядке авторского надзора, в котором они дали рекомендации о временном прекращении движения по данному путепроводу. У нас есть официальное заключение петербургской компании с выводами и рекомендациями. Все эти выводы и рекомендации направлены непосредственному куратору программы "**Безопасные и качественные автомобильные дороги**". Письмо ушло за подписью председателя правительства господина Степаненко в Федеральное дорожное агентство. К нам приехали коллеги из ФАУ "РосдорНИИ", сейчас взяли все документы, с ними знакомятся, работают. Дата окончания проверки у них 18 сентября. Мы сейчас ждем окончательное заключение, и обязательно доведем полную информацию", - заявил директор департамента городского хозяйства мэрии Ярославля Ярослав Овчаров.

Чиновника попросили уточнить, когда же Добрынинский путепровод все же будет открыт для проезда общественного и личного транспорта.

"Работы продолжаются на тех участках, на которых работы возможны. Окончание работ на путепроводе, согласно контракту, 20 октября 2020 года. Срок по контракту у нас еще не вышел. Все официальные заявления у нас будут после выдачи рекомендаций. Сейчас работы продолжаются. Дадут добро - будем открывать ", - отметил Ярослав Овчаров.

Интересно, что тот же чиновник в социальных сетях мэрии Ярославля делает немного другие официальные заявления.

"По Добрынинскому путепроводу сроки капремонта будет сдвинуты, предположительно до 31 декабря 2020 года", - написал директор департамента городского хозяйства мэрии.

Ранее в мэрии всячески опровергали информацию о том, что работы на путепроводе могут не завершиться в 2020 году. Окончательно судьба путепровода и качества его ремонта прояснится после 18 сентября.

<https://regnum.ru/news/3063874.html>

## **РОССИЯ 1 ВЕСТИ МОСКВА; 2020.15.09; ПРАВИЛА ЕЗДЫ НА ЭЛЕКТРОСАМОКАТАХ**

**В:** В Москве полиция начала проверку после происшествия на улице Большие Каменщики. Подросток оказался в больнице с сотрясением мозга в результате столкновения с электросамокатом. На владельцев подобных средств передвижения, которые опасно маневрируют на больших скоростях, жалуются и пешеходы, и водители. Как собираются решать проблему - узнал Андрей Ященко.

**КОРР:** Двор в центре столицы. Из подъезда выходит мужчина и ребенок. Внезапно мальчика сбивает электроскутерист.

**ВАСИЛИЙ ГАРЬКУШОВ, ОТЕЦ ПОСТРАДАВШЕГО РЕБЕНКА:** Вижу, как он летит спиной назад, и головой бьется об асфальт, а сверху на него падает самокатчик. У ребенка судороги, открыты глаза.

**КОРР:** Тринадцатилетнего сына отец отвез в НИИ Рошалья. Врачи диагностировали тяжелейшее сотрясение мозга, которое даже вызвало кратковременную амнезию.

**ВАСИЛИЙ ГАРЬКУШОВ, ОТЕЦ ПОСТРАДАВШЕГО РЕБЕНКА:** Вот сегодня он пишет: привет, почему я в больнице? Подскажите, пожалуйста, почему у меня болит голова и нога?

**КОРР:** На электросамокате можно разогнаться до 40-50 километров в час. Но сейчас закон рассматривает такой наезд всего лишь как столкновение двух пешеходов.

**УЧАСТНИК СЮЖЕТА:** Скорость большая, они не соблюдают.

**КОРР:** Это уже Санкт-Петербург. По пешеходному переходу на красный несется скутерист. Водитель "Mercedes" не успевает среагировать. Удар. Отвечать автомобилисту придется за наезд на пешехода. Электросамокаты, сигвеи, гироскутеры - все эти средства передвижения сегодня в правовом вакууме.

АЛЕКСЕЙ КОЗУБОВСКИЙ, ИНСПЕКТОР ДПС ГИБДД УВД ПО ЦАО ГУ МВД РОССИИ ПО Г. МОСКВЕ: Пока правилами дорожного движения не предусмотрено наказание данных участников дорожного движения.

КОРР: Но **Минтранс** уже готовит изменения в правила, которые должны вывести из тени моноколеса, гироскутеры и прочие средства передвижения на электронной тяге.

**ВЛАДИМИР ЛУГОВЕНКО, ЗАМЕСТИТЕЛЬ ДИРЕКТОРА ДЕПАРТАМЕНТА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ В ОБЛАСТИ АВТОМОБИЛЬНОГО И ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА МИНТРАНСА РОССИИ:**

Предусматривается введение пятой категории участников дорожного движения. Это так называемые лица, использующие средства индивидуальной мобильности.

КОРР: Наряду с пешеходами, водителями, пассажирами и велосипедистами в ПДД появится новое понятие: лица, использующие СИМ - средства индивидуальной мобильности. Если новые правила утвердят, то передвигаться на электросамокатах можно будет только по велополосе. Допустимо выезжать на тротуар, но только если вы не мешаете пешеходам, и ваша скорость не превышает 20 километров в час. За основу взяли скорость быстро бегущего человека. Правда, современные электросамокаты давно перешагнули этот порог.

ЛЕОНИД КАЧАН, ДИРЕКТОР МАГАЗИНА ПО ПРОДАЖЕ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ: Максимальная скорость там до 70 километров в час, запас хода у него порядка 80 километров. Это полноценное транспортное средство, но только на электрической тяге.

КОРР: Пьяным кататься запретят, но кто и как будет это контролировать - пока неясно. Много вопросов и к самой формулировке: лица, использующие средства индивидуальной мобильности.

ВЛАДИМИР СОКОЛОВ, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ МЕЖРЕГИОНАЛЬНОГО ОБЩЕСТВЕННОГО ДВИЖЕНИЯ "СОЮЗ ПЕШЕХОДОВ": Раз нет транспорта - значит, никакой повышенной ответственности нет. Соответственно, и суды назначают компенсацию исходя из того - было ли средство повышенной опасности или просто человек толкнул человека. И в этом случае ответственность там в четыре раза меньше, чем, допустим, ответственность водителя.

КОРР: Проект новых правил уже находится на обсуждении в правительстве. Дальше его собираются обсудить с ГИБДД.

Андрей Яценко, Владимир Войнов, Мурсал Мамедов и Олег Добин. "Вести"

<https://www.vesti.ru/video/2222632>

## **ГУДОК; 2020.15.09; ТРЕТИЙ ФОРУМ ТРАНСПОРТНОГО ОБРАЗОВАНИЯ СОСТОИТСЯ В МОСКВЕ 24-25 СЕНТЯБРЯ**

В Москве с 24 по 25 сентября пройдет Третий Форум транспортного образования. Об этом рассказал **ректор Российского университета транспорта (РУТ, МИИТ) Александр Климов**, сообщила **пресс-служба вуза**.

В ходе мероприятия состоятся панельные дискуссии и пленарное заседание, в которых примут участие представители Министерства транспорта РФ, ОАО "РЖД", ПАО "Аэрофлот", ПАО "Совкомфлот", Союза "Молодые профессионалы" (Ворлдскиллс Россия) и другие.

"К участию в Форуме "Транспортное образование и наука - 2020", организуемом Министерством транспорта Российской Федерации и Российским университетом транспорта, приглашены ректоры 17-ти транспортных вузов. Мероприятие будет посвящено теме "Образование 2035", в рамках которой приглашенные гости из числа государственных, академических и бизнес-кругов обсудят, какие тренды будут определять развитие образования в ближайшее десятилетие, и как должны измениться университеты, чтобы стать драйверами экономики и генераторами новых технологий", - **отметил Александр Климов**.

Для студентов и аспирантов пройдет форсайт-сессия. Они обсудят тренды транспортной отрасли, сформируют образ университета будущего и предложат проекты для его воплощения.

Зарегистрироваться для участия в Форуме, который пройдет на территории Российского университета транспорта, можно на сайте "Транспортная неделя".

Как сообщил Gudok.ru, РУТ объявил о сотрудничестве с отечественной компанией VR Concept - разработчиком приложения для коллективной работы и обучения взаимодействию с инженерными данными в виртуальной реальности (VR). Стороны совместно создадут многопользовательский центр виртуальной реальности.

<https://gudok.ru/news/?ID=1535001>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.15.09; МЕМОРАНДУМ ПРОТИВ ПЕРЕГРУЗОВ ПРИ ТРАНСПОРТИРОВКЕ ЗЕРНА ВСТУПАЕТ В СИЛУ В РФ**

Меморандум против перегрузов при транспортировке зерна и масличных культур, подписанный в конце июля крупнейшими экспортерами зерна, владельцами терминалов и элеваторов, вступает в силу 15 сентября, сообщила "Интерфаксу" **исполнительный директор Ассоциации добросовестных участников рынка АПК Екатерина Роганова.**

Меморандум, в частности, обязывает зерновые терминалы (порты, элеваторы) отказывать в приемке к разгрузке автотранспорта, если его масса более чем на 2% превышает допустимую. Соответствующие условия включены в договоры. Кроме того, терминалы гарантируют, что будут оперативно предоставлять по запросу ФНС России реестры товарно-транспортных накладных на грузы, поступившие с 15 сентября (а также сами накладные, в случае запроса).

Проблема так называемых "перегрузов" обсуждалась еще в прошлом году: за счет преднамеренного значительного превышения допустимой массы транспортного средства недобросовестные игроки экономят на логистике. Зачастую автомобили едут с несоблюдением весового, габаритного норматива, сверх разрешенной массы. Это с учетом несоблюдения скоростного режима является причиной разрушения автодорожного полотна и аварий. Перегрузки также приводят к экономически необоснованному снижению тарифов на перевозку, что фактически делает добросовестных участников рынка нерентабельными.

В зерновой сезон, **по данным Минтранса**, в направлении портов Азово-Черноморского бассейна автомобилями перевозится около 25 млн тонн зерна.

За меморандум проголосовали ТД "РИФ" (лидер по экспорту зерна), "Астон", "Гленкор Агро МЗК", "Деметра-Холдинг", "Мирогрупп Ресурсы", "Содружество", "Объединенная зерновая компания", "Каргилл", "Луис Дрейфус", зерновой терминал "КСК" и другие компании.

Наиболее крупные зерновые потоки идут в сторону Новороссийского комбината хлебопродуктов (НКХП). В августе этого года терминал поставил на экспорт рекордные 654 тыс. тонн зерна. В первом полугодии этого года перевалка зерна увеличилась в 1,7 раза, до 2,4 млн тонн.

## **РИА НОВОСТИ; 2020.15.09; ДИПЛОМАТ СООБЩИЛ, СКОЛЬКО РОССИЯН ВЕРНУЛИСЬ В СТРАНУ ИЗ ИНДИИ**

Почти шесть тысяч россиян с помощью консульских учреждений вернулись из Индии в Россию за время пандемии коронавируса, сообщил журналистам заведующий консульским отделом российского посольства в Нью-Дели, **старший советник посольства Андрей Федоров.**

"За время пандемии состоялось 24 вывозных рейса из Индии: 10 - из Дели, 13 - из Гоа, а также один объединенный - из Тривандрума и Калькутты. Всего было вывезено почти шесть тысяч российских граждан. Также была оказана помощь по возвращению на родину более 20 гражданам стран СНГ", - отметил он.

Федоров добавил, что в соответствии с двумя постановлениями правительства Россия оказала помощь гражданам, оказавшимся в сложной ситуации из-за закрытия 16 марта Индией границ в связи с пандемией коронавируса.

По первому постановлению - №433 от 3 апреля 2020 года, утратившему свою силу 1 июля этого года, - деньги выделялись соотечественникам, у которых были обратные билеты на даты с 16 марта по 31 мая, уточнил дипломат.

На помощь по второму постановлению могли претендовать россияне, находящиеся в ситуации, сопряженной с непосредственной угрозой жизни, и не получающие денежные средства по первому постановлению.

"Далеко не все нуждающиеся подходили под эти критерии, однако посольство смогло оказать соответствующее содействие 220 соотечественникам. Наши сотрудники размещали нуждающихся в гостиницах с трехразовым питанием, за свой счет приобретали им фрукты, ходатайствовали перед авиакомпаниями об оформлении им бесплатных билетов. Авиаперевозчики с пониманием относились к таким нашим просьбам", - рассказал Федоров.

Он также выразил благодарность индийским властям за помощь при вывозе россиян.

"Отдельная благодарность - миграционным властям, которые с пониманием отнеслись к тому, что у ряда граждан оказались просрочены визы, и их выпускали всех без штрафных санкций", - отметил он.

<https://ria.ru/20200915/indiya-1577259166.html>

## **RNS; 2020.16.09; ВОДИТЕЛЕЙ ИЗ ЕАЭС ХОТЯТ ДОПУСТИТЬ К ПЕРЕВОЗКАМ С ИНОСТРАННЫМИ ПРАВАМИ**

МВД России предложило разрешить водителям из стран Евразийского экономического союза работать в сфере перевозок, используя для управления транспортными средствами национальные водительские удостоверения.

Сейчас трудовая деятельность, связанная с управлением транспортом, допускается только при наличии российского водительского удостоверения. Исключение сделано для граждан Киргизии и водителей из стран, где русский язык законодательно закреплен в качестве официального.

«Предлагаемые изменения расширяют перечень граждан, на которых не распространяется указанный запрет. Согласно проектируемым изменениям запрет не будет распространяться на граждан государств-членов Евразийского экономического союза, а также граждан государств, законодательство которых закрепляет использование русского языка в качестве государственного или официального», – говорится в **сообщении «МВД Медиа»**. В случае одобрения законопроекта водители из стран ЕАЭС смогут заниматься перевозками, используя водительские права, выданными властями государств-членов союза.

<https://rns.online/transport/Voditelei-iz-EaES-hotyat-dopustit-k-perevozkam-s-inostrannimi-pravami-2020-09-15/>

## **ОТР; 2020.15.09; ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ МОГУТ ВЫВЕСТИ ИЗ РАЗРЯДА ПЕШЕХОДОВ**

Изменения в Правила дорожного движения, проект которых, по информации СМИ, подготовили **Минтранс РФ** и **ГИБДД**, должны, в том числе определить статус пользователей средств индивидуальной мобильности - гироскутеров и электросамокатов, сегвеев и моноколес - и упорядочить их движение.

Об этом в программе "ОТражение" сказал **глава Федерации автовладельцев России Максим Едрышов**. Он напомнил, что в действующих Правилах лица, управляющие роликами и самокатами, приравниваются к пешеходам.

"По ныне действующим Правилам дорожного движения все эти люди - это просто быстрые пешеходы. Сейчас к ним относятся все правила пешеходов, то есть: движение только по тротуарам, на пешеходном переходе можно не спешиваться, скорость не ограничена", - напомнил Едрышов.

При этом в данном пункте Правил ничего не сказано о людях, управляющих различными электрическими средствами индивидуальной мобильности, они автоматически отнесены к тем, кто перемещается на обычных самокатах.

В связи с этим он считает, что "принятие такого проекта (изменений в ПДД) назрело давно, потому что электросамокаты ворвались в нашу жизнь, сейчас без них уже достаточно сложно представить какой-то большой город".



Эксперт напомнил, что в ГИБДД впервые обозначили эту проблему еще три года назад. В ведомстве говорили о необходимости упорядочения движения таких индивидуальных транспортных средств на улицах города, так как было непонятно, как, где и с какой скоростью они должны передвигаться.

По его сведениям, в проекте изменений ПДД предлагается объединить в одну группу все мобильные средства - не только гироскутеры и электросамокаты, но и скейтборды, самокаты, ролики, приводимые в движение силой ног.

Пользователям этих средств в возрасте от 7 до 14 лет предлагается разрешить в некоторых случаях выезжать на правый край проезжей части, если на этих устройствах установлены тормоза, фонари и светоотражающие элементы.

По мнению эксперта, из этой группы все-таки нужно исключить все средства, которые перемещаются только с помощью мускульной силы. Он считает, что пользователи роликов и скейтбордов должны оставаться на тротуарах.

"Если брать положение, которое предлагает Минтранс у нас, то с 14 лет - это взрослый участник дорожного движения, которому можно ехать по тротуару, но иногда можно выезжать на проезжую часть. Считаю, что это неправильно, потому что владельцы средств индивидуальной мобильности должны быть на тротуарах, безусловно, на велодорожках", - заявил Максим Едрышов.

При этом он отметил, что речь идет пока только лишь о проекте документа, и его "никто не видел еще, он официально пока еще не опубликован". Поэтому в настоящее время "еще ничего не изменилось, и правила те же самые".

<https://otr-online.ru/news/polzovateley-sredstv-individualnoy-mobilnosti-mogut-vyvesti-iz-razryada-peshehodov-163534.html>

## **ГУДОК; 2020.15.09; ПОЛЬЗУЕТЕСЬ ЛИ ВЫ СТРАХОВАНИЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК И НЕОБХОДИМО ЛИ ВВЕДЕНИЕ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ?**

**Артур Нурмухамедов, генеральный директор ABC-RAIL:**

- Решение о страховании груза должен принимать его владелец, оценивающий все риски, связанные с перевозкой. Такая оценка находится точно вне компетенции оператора подвижного состава, чья задача - предоставить исправный вагон в нужное время и в нужном месте. Введение новых обязательных платежей, в том числе страхования, может негативно повлиять на рынок перевозок, на котором и так отразилась ситуация с пандемией. Чем меньше обязательных платежей, тем лучше для развития рынка. К счастью, в последнее время на государственном уровне тоже так считают.

**Алена Зябкина, президент Некоммерческого партнерства защиты интересов грузовладельцев в сфере железнодорожного транспорта:**

- Если предлагаемые участникам перевозочного процесса продукты страхования будут эффективными, будут экономить убытки грузовладельцев из-за несохранности грузов, то они, конечно же, воспользуются ими. Каждый умеет считать свои расходы и стремится их оптимизировать. В этом случае достаточно хорошо организованного информационного продвижения предлагаемых услуг с освещением преимуществ продуктов страхования для грузоотправителей и других заинтересованных лиц. Кстати, мы всегда готовы содействовать ОАО "РЖД" в информировании и продвижении новых продуктов. Внедрение обязательного страхования на железнодорожном транспорте несет в себе риски повышения расходов грузовладельцев, снижения конкурентоспособности железнодорожных перевозок по сравнению с другими видами транспорта.

Более логичным представляется внедрение системы страхования ответственности перевозчика по сохранности грузов в процессе перевозки, а не отправителя, который никак не может повлиять на процесс перевозки и обеспечить достаточные меры безопасности на железнодорожном транспорте. В этом случае есть надежда, что перевозчик подключит серьезные ресурсы по обеспечению сохранности грузов при перевозке железнодорожным транспортом.

**Мария Руденко, менеджер по страхованию грузоперевозок ООО "Страховые Стрелы":**

- Нет необходимости вводить обязательное страхование экспедиторов или грузополучателей, но, я считаю, ответственность грузоперевозчика должна быть в любом случае застрахована. Если экспедитор хочет обезопасить себя при возникновении страхового случая, конечно же, во избежание возникновения к нему претензий страхование необходимо.

Как правило, страхование грузов на железнодорожном направлении осуществляется обычно в случае мультимодальной перевозки. Чаще всего страхуют товары народного потребления, наливные и насыпные грузы.

В большинстве случаев страхователь выбирает страхование с ответственностью за все риски. Туда входит и переворачивание груза, и хищение, и даже мошенничество. То есть любые риски, за исключением стихийных бедствий и забастовок.

**Владимир Суетин, ведущий специалист Научного центра по комплексным транспортным проблемам Министерства транспорта Российской Федерации:**

- Грузовладелец должен сам решать, страховать ему груз или нет. При перевозке, например, щебня, страхование, по моему мнению, необязательно. Страховаться должны особо ценные грузы. А так, зачем собственнику груза лишние расходы по страхованию? В договоре перевозки, который заключается между перевозчиком и грузоотправителем, уточняются случаи рисков и ответственность сторон. Есть случаи, которые страхованию не подлежат. Это, например, нормы естественной убыли, которые, конечно, не должны страховаться.

**Геннадий Бессонов, генеральный секретарь Международного координационного совета по трансъевразийским перевозкам:**

- Опасные грузы должны обязательно страховаться, потому что ущерб в случае наступления непредвиденных ситуаций огромен. Естественно, нужны источники покрытия этого вреда. Поэтому нужно документально обозначить необходимые технологические меры, гарантирующие безопасность следования груза по всему маршруту. Есть определенные виды грузов, которые в обязательном порядке и так охраняются на протяжении всего маршрута.

Но решение о страховании других грузов должно приниматься добровольно. В целом страхование грузов - это эффективная мера по снижению издержек при перевозочном процессе. В ряде случаев это позволяет снизить издержки на саму перевозку. Есть определенные виды грузов, которые в обязательном порядке и так охраняются на протяжении всего маршрута при следовании железнодорожным транспортом.

## **ГУДОК; ВАДИМ ПАВЛОВ; 2020.15.09; ПОРТ НА СТЫКЕ РЕГИОНОВ**

Терминалу, который свяжет четыре региона в Приволжье, разрешили приступить к работе. Как стало известно "Гудку", **Федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор)** разрешило осуществлять грузовые операции с крупнотоннажными контейнерами на территории строящегося в Приволжском федеральном округе (ПФО) логистического терминала "Сухой порт "Чайковский". Приказ вступает в силу с 17 сентября.

Как рассказал "Гудку" **генеральный директор ООО "Квадрат" (собственник терминала, дочернее предприятие Чайковского предприятия промышленного железнодорожного транспорта) Андрей Драчев**, "Сухой порт "Чайковский" получил разрешение на выполнение грузовых операций с крупнотоннажными контейнерами по параграфам 8Н (прием и выдача крупнотоннажных 20-футовых контейнеров массой брутто до 24 тонн включительно), 10Н (прием и выдача крупнотоннажных 10-, 20-, 30-, 40-, 45-футовых контейнеров массой брутто до 38,48 тонны включительно), 11Н (прием и выдача крупнотоннажных 20-футовых контейнеров массой брутто до 41 тонны включительно), 12Н (прием и выдача крупнотоннажных 10-, 30-, 40-, 45-футовых контейнеров массой брутто до 41 тонны включительно) на железнодорожных путях необщего пользования, принадлежащих ООО "Квадрат".

Группе компаний "Чайковское ППЖТ" принадлежит инфраструктура на тарифной станции Каучук ГЖД общей протяженностью 53,5 км, также в ее собственности находится девять локомотивов. По словам главы ООО "Квадрат", сумма инвестиций в

проект составляет 100 млн руб., из которых 65 млн руб. выделены из бюджета компании, а 35 млн руб. привлечены как заемные средства. Кредит предоставило ПАО "Сбербанк России". Ожидаемая окупаемость проекта - четыре-пять лет.

Как рассказал Андрей Драчев, идея реализации проекта "Сухой порт "Чайковский" заключается в том, чтобы построить логистический терминал, через который будет организовано регулярное движение контейнерных поездов в направлении портов и пограничных переходов, чтобы дать импортным грузопотокам возможность "уходить" в глубь страны, а экспортным - облегчить "выход" обратно.

Отметим, "сухой порт" - это внутренний терминал, непосредственно связанный автомобильным или железнодорожным сообщением с морскими портами. Он выполняет функции центра для перевалки морских грузов на внутренних направлениях, а также принимает грузы на хранение и оказывает услуги по таможенному оформлению товаров. Сейчас в ПФО уже работают три крупных контейнерных терминала в Сормово (Нижегородская область), Перми и в Ульяновске.

По словам Андрея Драчева, железнодорожный транспорт может составить серьезную конкуренцию автомобильным грузоперевозкам, особенно при доставке грузов на дальние расстояния. Например, при отправлении груза из Приволжского округа на Дальний Восток автотранспортом расходы составляют порядка 400 тыс. руб. на одну фуру, тогда как по железной дороге стоимость отправки аналогичного по объему контейнера в составе ускоренного контейнерного поезда составит порядка 170 тыс. руб.

Напомним, в сентябре прошлого года ООО "Квадрат" и АО "РЖД Логистика" заключили соглашение о долгосрочном сотрудничестве в сфере терминально-логистических услуг. Стороны договорились объединить усилия в работе, связанной с перевалкой и хранением различных грузов и контейнеров на грузовом терминале "Сухой порт "Чайковский".

"От большинства грузовых терминалов "Сухой порт "Чайковский" отличает удобное расположение - практически на границе сразу четырех регионов, - отмечал ранее заместитель директора филиала АО "РЖД Логистика" в Екатеринбурге Сергей Данилов. - Непосредственно о Пермском крае, нашу компанию в первую очередь интересует экспорт из этого субъекта лесных грузов и продукции нефтеперерабатывающих компаний. Аккумулировать подобные грузы в сухом порту будет удобно".

Реализация проекта строительства "Сухого порта "Чайковский" запланирована до конца года. "В ближайшее время будет закончен монтаж помещения для персонала и система видеонаблюдения, тогда будет осуществлен ввод нового терминала в эксплуатацию", - заключил Андрей Драчев.

<https://gudok.ru/content/freighttrans/1534967/>

## **ПРАЙМ; 2020.15.09; ПГК ВОЗОБНОВИЛА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ НА САХАЛИНЕ ПОСЛЕ ПЕРЕШИВКИ КОЛЕИ**

Российский железнодорожный оператор "Первая грузовая компания" (ПГК, принадлежит Fletcher Group Владимира Лисина) возобновила перевозки грузов на Сахалине после перешивки на общероссийский стандарт железнодорожной колеи и планирует увеличить объемы, следует из **сообщения компании**.

"Первая грузовая компания возобновила погрузку продукции клиента "Горняк-1" на Сахалине после завершения перешивки участка узкоколейной железной дороги Холмск - Невельск на общероссийский стандарт. Обновление пути позволит перевозить больше продукции клиента и ускорить доставку грузов в порт, не увеличивая количество подвижного состава", - говорится в сообщении ПГК.

Представитель оператора пояснил РИА Новости, что, поскольку до перешивки на Сахалине была узкоколейная дорога, все вагоны, доставленные на остров, шли на одну из станций. Там их поднимали вместе с грузом и меняли стандартную тележку на другой формат. Когда вагон после выгрузки шел обратно, тележку снова меняли на "родную". Представитель ПГК напомнил, что в текущем году РЖД переделали последний участок железной дороги - Хомск-Невельск - под широкую колею. Теперь на острове можно перевозить грузы, не меняя тележки, резюмировал собеседник агентства.

"Мы сотрудничаем с предприятием "Горняк-1" на протяжении 5 лет. Доставляем каменный уголь по кольцевому маршруту со станции Победино на станцию Невельск (из центра острова в порт). На время проведения работ по переустройству пути филиал был вынужден вывести с острова свой парк и с середины июня перевозки прекратились. В начале августа мы возобновили сотрудничество с партнером и начали постепенно наращивать объемы погрузки", - приводятся в сообщении слова директора Владивостокского филиала ПГК Виктора Осипова.

По его данным, за август было отгружено около 7,9 тысячи тонн (115 вагонов) продукции. "До конца сентября филиал планирует увеличить объем в 2 раза. Кроме того, перешивка колеи позволила задействовать локомотивы, способные перевозить больший тоннаж быстрее. Благодаря этому мы планируем нарастить объем погрузки клиента и сократить оборот вагона", - сказал Осипов.

Грузы "Горняк-1" следуют в полувагонах ПГК в порт Невельск, а далее на Камчатку, Магадан и на экспорт в Японию.

## **ТАСС; 2020.15.09; КАЗАХСТАНСКИЙ ЗАВОД В РАМКАХ ДОГОВОРЕННОСТЕЙ С РЖД ОТПРАВИЛ В РОССИЮ 900 ТОНН РЕЛЬСОВ**

Расположенный в Казахстане "Актюбинский рельсобалочный завод" (АРБЗ) направил во вторник в Россию 900 тонн рельсов. Как сообщила **пресс-служба** Банка развития Казахстана, это первая партия продукции, изготовленной в рамках договоренности с "Российскими железными дорогами" (РЖД).

"АРБЗ приступил к реализации крупного проекта по экспорту продукции в Российскую Федерацию. О поставке 50 тысяч тонн железнодорожных рельсов предприятие договорилось с одной из крупнейших компаний мира - ОАО "РЖД". Сегодня первая партия рельсов в объеме 900 тонн отправлена в РФ", - говорится в сообщении.

Согласно договору, АРБЗ осуществит экспорт железнодорожных рельсов длиной 100 и 25 метров типа Р65 категории ДТ350, предназначенных для использования в ремонтных работах железнодорожных путей России. Прокат рельсов для российских железных дорог осуществляется из заготовок производства АО "Оскольский электрометаллургический комбинат", входящего в состав горно-металлургического холдинга "Металлоинвест", который является стратегическим партнером Актюбинского рельсобалочного завода.

АРБЗ - один из ведущих производителей длинномерных термоупрочненных рельсов длиной до 120 метров в Евразийском экономическом союзе с проектной мощностью в 200 тысяч тонн рельсов и 230 тысяч тонн фасонного проката. На предприятии с территорией в 78,9 гектара трудятся более 800 работников. Завод производит рельсы как для железных дорог общего назначения, так и для высокоскоростных магистралей. Его продукция сертифицирована по национальным стандартам России, Казахстана, Украины и Европы.

<https://tass.ru/ekonomika/9462951>

## **ТАСС; 2020.14.09; ПУТИН И ЛУКАШЕНКО ПОРУЧАТ ПОДГОТОВИТЬ ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНОГО СООБЩЕНИЯ**

Президенты России и Белоруссии **Владимир Путин** и Александр Лукашенко поручат подготовить предложения по восстановлению транспортного сообщения между двумя странами. Об этом журналистам сообщил в понедельник **пресс-секретарь президента РФ Дмитрий Песков** по итогам переговоров лидеров.

"Оба президента условились поручить руководителям соответствующих ведомств подготовить предложения по снятию ограничительных мер в сфере транспорта, то есть, по восстановлению транспортного сообщения между Россией и Белоруссией", - сказал представитель Кремля.

По его словам, "руководители ведомств в ближайшее время начнут предметный и конкретный, оперативный разговор на эту тему".

Из-за пандемии Россия с 27 марта полностью закрыла регулярное и чартерное международное авиасообщение, кроме специальных вывозных рейсов, а с 30 марта правительство поручило ограничить движение через автомобильные, железнодорожные, пешеходные и другие пункты пропуска через границу, в том числе с Белоруссией.

Позднее сообщение между Россией и рядом стран было восстановлено, с Минском пока ведутся переговоры по этой теме. В минувшую пятницу, 11 сентября, в Министерстве транспорта и коммуникаций Белоруссии ТАСС сообщили, что белорусская сторона направила Москве свои предложения.

<https://tass.ru/politika/9455643>

## **РИА НОВОСТИ; 2020.15.09; КОМИССИЯ ПО ВЫДАЧЕ АВИАКОМПАНИЯМ ДОПУСКОВ ЗА РУБЕЖ ВОЗОБНОВЛЯЕТ РАБОТУ**

Межведомственная комиссия по выдаче авиакомпаниям допусков на полеты из РФ за рубеж возобновила свою деятельность, приостановленную на фоне ограничения полетов из-за пандемии коронавируса, следует из размещенных **на сайте Росавиации** материалов к заседанию комиссии.

Заочное заседание состоится 17 сентября.

Из размещенных материалов следует, что авиакомпания Azur Air запросила допуски на полеты в Лондон из Казани, Ростова-на-Дону и Новосибирска, в Каир из Санкт-Петербурга, Казани, Ростова-на-Дону и Новосибирска, в турецкий Даламан из Казани. Авиакомпания "Северный ветер" запросила допуски на рейсы Калининград-Стамбул.

Россия на фоне пандемии коронавируса с 27 марта прекратила регулярное и чартерное авиасообщение с другими странами. Исключение составили вывозные рейсы, а также грузовые, почтовые, санитарные и гуманитарные, перегоны пустых самолетов для техобслуживания, транзитные полеты с посадкой для дозаправки или смены экипажа на территории РФ и полеты, осуществляемые по отдельным решениям правительства.

С 1 августа РФ возобновила рейсы в турецкие Анкару и Стамбул, а также в Великобританию. Кроме того, были разрешены полеты в Танзанию, однако пока прямых регулярных рейсов нет. С 10 августа возобновились рейсы на турецкие курорты - в Анталию, Бодрум и Даламан. С 15 августа - в Швейцарию.

С 8 сентября было разрешено открыть авиасообщение с Египтом, ОАЭ и Мальдивами. Полеты в Каир начались 9 сентября, в Мале - 10 сентября, в Дубай (ОАЭ) - 11 сентября.

<https://ria.ru/20200915/avakompanii-1577248040.html>

## **РИА НОВОСТИ; 2020.15.09; В ЕГИПТЕ РАССЧИТЫВАЮТ НА РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ ИЗ РФ НА КУОРТЫ КРАСНОГО МОРЯ**

Представители египетского туризма заговорили о том, что стоит больше лоббировать открытие регулярных рейсов из России на курорты Красного моря, а не чартерных, сообщает АТОР.

По данным египетских властей, за первые два месяца с момента возобновления иностранного туризма (1 июля) страну посетило 100 тысяч заграничных гостей, то есть в среднем ежедневно приезжали около 750 путешественников.

Эксперты считают, что для зимнего сезона такая статистика катастрофична: по сути, заниматься спасением ситуации надо уже сейчас. По этой причине Египет начинает более активно лоббировать свои интересы на иностранных рынках. Практически еженедельно Минтуризма проводит переговоры с зарубежными партнерами.

Открытие регулярных рейсов между Москвой и Каиром дало египтянам надежду на более активное возвращение российских отдыхающих. Однако турбизнес считает, что в условиях пандемии стоит задуматься не о возобновлении чартеров, а о регулярных рейсах на курорты Красного моря.

Так, **Мохамед Кауда, глава комитета по туризму и авиации Египетской ассоциации молодых предпринимателей (ЕЮВ)**, который также возглавляет местную принимающую компанию, считает необходимым изучить вопрос о восстановлении регулярных полетов из России в Шарм-эш-Шейх и Хургаду.

В этом случае, как полагает эксперт, на курорты отправятся россияне с высоким доходом, которые, соответственно, будут выбирать более дорогие отели и больше тратить средств во время путешествия.

По мнению источников, ситуация с расширением объемов перевозки в Египет может проясниться к началу ноября, когда закончится летний сезон на турецком направлении..

Кроме того, туризм заявлен в повестке дня заседания египетско-российского комитета по торговле, экономическому, научному и техническому сотрудничеству, который пройдет в ноябре в Москве.

<https://ria.ru/20200915/egipet-1577260247.html>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.15.09; В МОСКВЕ ОБСУЖДАЮТ ВОЗОБНОВЛЕНИЕ В ОКТЯБРЕ АВИАСООБЩЕНИЯ С БАКУ**

Москва может возобновить авиасообщение со странами СНГ в течение месяца, сообщил "Интерфаксу" информированный источник во вторник.

"В первоочередном порядке обсуждаются механизмы возобновления в октябре авиасообщения со столицами стран СНГ. Речь идет о Баку, Нур-Султане, Ташкенте, Ереване и других", - сказал источник.

По его словам, первым может возобновиться авиасообщение с Минском.

"Пока этот вопрос прорабатывается при участии авиавластей и перевозчиков двух стран. Дата возобновления полетов пока не определена", - сказал собеседник агентства.

<http://interfax.az/view/813315>

## **ПРАЙМ; 2020.15.09; ПЯТНАДЦАТЬ КОМПАНИЙ, СРЕДИ НИХ АЭРОФЛОТ И S7, НАЧАЛИ ИЛИ НАЧНУТ РЕГУЛЯРНО ЛЕТАТЬ В ЕРЕВАН**

Пятнадцать авиакомпаний, в том числе российские Аэрофлот и S7, возобновили или намерены в ближайшие дни возобновить регулярные авиарейсы в Ереван в условиях пандемии коронавируса, сообщили в **пресс-службе столичного аэропорта "Звартноц"**.

"Аэрофлот" осуществляет рейсы по маршруту Москва-Ереван-Москва каждые четверг и субботу, а с 27 сентября начнет осуществлять и по воскресеньям... S7 Airlines планирует выполнять рейсы Москва-Ереван-Москва с 1 по 24 октября по четвергам и субботам", - говорится в сообщении, размещенном на странице аэропорта в Facebook.

Отмечается, что авиарейсы также начали выполнять Air France (Париж-Ереван-Париж, по вторникам, пятницам и воскресеньям), Austrian Airlines (Вена-Ереван-Вена, по понедельникам, средам и субботам, а со 2 октября и по пятницам), "Белавиа" (Минск-Ереван-Минск, ежедневно), Fly Dubai (Дубай-Ереван-Дубай, по понедельникам, средам, пятницам и воскресеньям), Middle East Airlines (Бейрут-Ереван-Бейрут, по субботам).

Кроме того, Qatar Airways летает по маршруту Доха-Ереван-Доха в понедельник, среду, пятницу, субботу и воскресенье, рейсы Киев-Ереван-Киев выполняют Sky Up (в понедельник и пятницу) и Ukraine International Airlines (вторник, пятницу и субботу).

По данным аэропорта, с 17 сентября Air Cairo возобновит рейсы Шарм-эш-Шейх-Ереван-Шарм-эш-Шейх, с 18 сентября по тому же маршруту будут летать FlyEgypt (до 23 октября), а с 19 сентября AMC Airlines. С 20 сентября возобновятся рейсы Armenia Airways Ереван-Тегеран-Ереван, а с 11 октября Шаржа-Ереван-Шаржа авиакомпании Air Arabia.

## **ПРАЙМ; 2020.15.09; МИНТРАНС УЗБЕКИСТАНА: ПЕРЕГОВОРЫ О ВОЗОБНОВЛЕНИИ АВИАСООБЩЕНИЯ С РФ ПРОДОЛЖАЮТСЯ**

Министерство транспорта Узбекистана продолжает переговоры о возобновлении регулярного авиасообщения с Россией, решение вопроса зависит от российской стороны, сообщил РИА Новости во вторник **представитель ведомства**.

Власти Узбекистана с 16 марта приостановили пассажирское транспортное сообщение с другими странами из-за угрозы распространения коронавируса COVID-19. Для иностранных граждан и соотечественников организуются вывозные спецрейсы на родину.

"Переговоры о возобновлении регулярного авиасообщения с Россией продолжаются. Сейчас решение вопроса зависит от российской стороны", - сказал агентству представитель минтранса.

По оценке ведомства, возобновление авиасообщения между Узбекистаном и РФ позволит реанимировать авиационный сектор в республике.

Ранее представитель узбекистанского минтранса сообщал РИА Новости, что полеты в страны, где ситуация с коронавирусом остается серьезной, в частности в Россию, будут

продолжены в режиме вывозных спецрейсов. На сентябрь минтранс запланировал 35 вывозных чартеров из РФ.

Авиакомпания Uzbekistan Airways в течение сентября уже возобновила регулярные рейсы в Турцию, ОАЭ, Казахстан и Киргизию. По данным пресс-службы авиаперевозчика, с 24 сентября возобновляются рейсы в Минск. Пассажиры, прилетающие в Узбекистан из этих стран, должны предоставить сертификат об отрицательном тесте на коронавирус, сделанный только методом ПЦР не позднее чем за 72 часа до полета. Сертификат должен быть на английском или русском языке. Пассажиры также должны заполнить анкету с обязательством пройти 14-дневную самоизоляцию.

## **РИА НОВОСТИ; 2020.15.09; "АЭРОФЛОТ" УВЕЛИЧИЛ СТОИМОСТЬ ПЕРЕВОЗКИ ЖИВОТНЫХ**

Российская авиакомпания "Аэрофлот" с 15 сентября увеличила стоимость перевозки животных в самолете, теперь на некоторых международных рейсах она будет достигать 200 евро или 17,8 тысячи рублей, следует из данных **на сайте перевозчика**.

Перевозка животных в салоне самолета между пунктами, расположенными в европейской и азиатской частях России, с 15 сентября выросла с 3750 рублей до 5000 рублей. На рейсах из США стоимость выросла с 75 долларов (5625 рублей) до 120 долларов (9000 рублей). На рейсах в США, на Кубу и обратно, из ряда пунктов Азии и обратно стоимость составит 120 евро (10 680 рублей) вместо прежних 75 (6675 рублей).

Стоимость перевозки животных в салоне между пунктами внутри европейской части России и между пунктами внутри азиатской части не изменилась - она составляет 3750 рублей. Также не изменилась стоимость на других международных рейсах, кроме упомянутых выше - 75 евро (6675 рублей).

Стоимость перевозки животных в багажном отсеке с 15 сентября также выросла. Между пунктами, расположенными в европейской и азиатской частях России - также с 3750 рублей до 5000 рублей. На рейсах из США стоимость выросла с 75 долларов (5625 рублей) до 200 (15000 рублей). На рейсах в США, на Кубу и обратно, в ряд пунктов Азии и обратно - с 75 евро (6675 рублей) до 200 (17800). Стоимость перевозки на остальных международных рейсах осталась той же - 75 евро (6675 рублей), не изменилась она и на рейсах внутри европейской или внутри азиатской части РФ - 3750 рублей.

"Аэрофлот" ранее сообщил, что ввел новые правила перевозки животных, с 15 сентября один пассажир, причем только совершеннолетний, может провезти только одно животное, а возможность перевозки в салоне либо в багажном отсеке зависит от размеров и веса клетки с животным.

<https://ria.ru/20200915/aeroflot-1577291187.html>

## **ПРАЙМ; КОНСТАНТИН БЕЛОВ; 2020.15.09; "АЭРОФЛОТ": УСЛОВИЯ ДОПЭМИССИИ БУДУТ КЛЮЧЕВЫМ ФАКТОРОМ ДЛЯ РЫНКА**

Вчера Аэрофлот (AFLT RX - рекомендация пересматривается) сообщил о результатах внеочередного общего собрания акционеров, прошедшего в пятницу. Как и ожидалось, было одобрено дополнительное размещение по открытой подписке до 1,7 млрд новых акций компании. При этом цена и другие параметры размещения будут определены отдельным решением совета директоров и на данный момент неясны.

Размещение должно поддержать финансовое положение компании в условиях падения доходов из-за пандемии COVID-19. Дополнительное размещение будет проводиться для повышения ликвидности компании и поддержки восстановления ее операционной деятельности в условиях кризиса в отрасли авиаперевозок, вызванного пандемией коронавируса. Так, во 2 кв. 2020 г. пассажиропоток Аэрофлота сократился на 89% до 1,7 млн человек, в том числе в наиболее доходном сегменте международных перевозок - на 99% до 52 тыс. человек. Пассажирооборот Группы упал на 91% год к году до 3,6 млн пкм, при этом на внутренних рейсах снижение составило 79% до 3,4 млн пкм, а на зарубежных - 99% до 263 тыс. пкм. Согласно распоряжению правительства, по итогам размещения доля государства в компании должна остаться не ниже текущего уровня, то есть 51,17%, соответственно, основная часть допэмиссии должна быть выкуплена государством или

подконтрольными ему структурами. По текущим рыночным ценам максимальный объем размещения соответствует приблизительно 140 млрд руб.

Условия допэмиссии будут ключевым фактором для рынка. Несмотря на начало восстановления объема перевозок в последние месяцы и государственную поддержку, операционные условия в отрасли авиаперевозок остаются крайне напряженными, а риски высокими. На наш взгляд, ключевыми факторами для котировок акций компании станут новости о предстоящей допэмиссии, в первую очередь о таких параметрах, как объем и цена размещения.

<https://1prime.ru/experts/20200915/832025475.html>

## **ПРАЙМ; 2020.15.09; "АЭРОФЛОТ" ОТКРЫЛ ПРОДАЖУ БИЛЕТОВ НА ГРУЗОПАССАЖИРСКИЕ РЕЙСЫ В МОСКВУ ДЛЯ РОССИЯН**

"Аэрофлот"> открыл продажу билетов на собственные грузопассажирские рейсы в Москву для россиян, вывозные рейсы сохранятся только в ряд городов, сообщила журналистам **пресс-секретарь компании Юлия Спивакова**.

Газета "Коммерсант" в понедельник сообщила, что Россия отменяет вывозные рейсы по европейским направлениям, а также из США в Москву. Теперь вместо них в открытой продаже доступны билеты на регулярные рейсы "Аэрофлота". По данным газеты, это как минимум рейсы в Москву из Франкфурта, Вены, Амстердама, Барселоны, Милана, куда ограничен въезд граждан РФ, а также из Нью-Йорка и Лос-Анджелеса на период до середины октября. При этом заявленных рейсов в Европу и США значительно меньше, чем обратных.

"Аэрофлот" по согласованию с оперативным штабом правительства действительно открыл продажу авиабилетов на собственные грузопассажирские рейсы в Москву для граждан Российской Федерации. "Вывозные" рейсы сохранятся из городов, в которые регулярные коммерческие рейсы российскими авиакомпаниями не совершаются. Это города Южной Америки, некоторые города Африки и Азии, некоторые другие направления", - сказала Спивакова.

## **ИНТЕРФАКС; 2020.15.09; "ШЕРЕМЕТЬЕВО" ПЛАНИРУЕТ ВОЗОБНОВИТЬ РАБОТУ МЕЖДУНАРОДНОГО ТЕРМИНАЛА С ВЕСНОЙ 2021Г**

АО "Международный аэропорт Шереметьево" (МАШ) планирует возобновить работу международного терминала С, закрытого из-за пандемии коронавируса, весной 2021 года, заявил **первый замгендиректора МАШ Андрей Никулин**.

"У нас есть план: D мы открыли полностью, С мы планируем открыть весной следующего года", - сказал Никулин журналистам во вторник.

"Все бюджеты, все планы, все свои стратегии мы пересчитываем, исходя из этой пандемии. Все то, что мы планировали в декабре прошлого года, мы пересмотрели в мае, еще раз пересмотрели в августе и сейчас еще раз смотрим, какие есть тенденции, какие особенности в мире, как в зависимости от условий пандемии в каждой стране возобновляются авиаперевозки. И мы на основании этого строим свои планы по открытию терминалов и так далее", - пояснил Никулин.

Терминал С был закрыт в марте на фоне решения правительства РФ ограничить международное авиасообщение. Параллельно "Шереметьево" приостановило работу международных терминалов D и E. С тех пор внутренние рейсы обслуживались через терминал В, международные, которыми россияне возвращались из-за границы, - через F. В конце июля, перед тем как РФ объявила о возобновлении рейсов в города Турции, Лондон и Занзибар, "Шереметьево" открыло D.

К пассажиропотоку уровня прошлого года - 50 млн пассажиров - "Шереметьево" надеется выйти летом или в сентябре следующего года, сказал Никулин. "Конечно, большую роль в этом играет и наличие вакцины от коронавируса, и в целом ситуация в мире с пандемией", - добавил топ-менеджер.



## **ИНТЕРФАКС; 2020.15.09; "ШЕРЕМЕТЬЕВО" В 2020Г ОЖИДАЕТ ПАДЕНИЯ ПАССАЖИРОПОТОКА НА 57%**

АО "Международный аэропорт Шереметьево" (МАШ) в 2020 году ожидает падения пассажиропотока на фоне пандемии коронавируса на 57% по отношению к прошлогоднему показателю, заявил **первый замгендиректора МАШ Андрей Никулин**.

"21,5 млн пассажиров мы перевезем в этом году. Это та цифра, на которую мы ориентируемся", - сказал Никулин журналистам во вторник. В 2019 году "Шереметьево" обслужило почти 50 млн человек.

В августе, по его словам, аэропорт обслужил 2,3 млн пассажиров (против 1,4 млн в июле), сентябрь "выдерживает примерно такую же динамику" - за две недели перевезено около 1 млн человек.

"Нас сильно выручает авиакомпания "Россия", потому что они на туристических направлениях большой объем сейчас делают совместно со своим туристическим оператором", - отметил Никулин.

В мае он сообщал, что около 65% мест стоянки самолетов в "Шереметьево" было заполнено не летающими из-за пандемии судами. С тех пор, по его словам, ситуация заметно улучшилась.

"Сейчас еще достаточно большой объем самолетов находится в законсервированном состоянии, но этот процент уже гораздо меньше. Порядка 35-40%, наверное, стоянок у нас занято воздушными судами, которые не участвуют сейчас в регулярной деятельности", - сказал топ-менеджер.

## **ПРАЙМ; 2020.15.09; "ШЕРЕМЕТЬЕВО" РАССЧИТЫВАЕТ НА 2,7 МЛРД РУБ COVID-СУБСИДИЙ**

Московский аэропорт "Шереметьево" рассчитывает на 2,7 миллиарда рублей COVID-субсидий, переговоры о дополнительных субсидиях не ведет, сообщил журналистам **первый замгендиректора аэропорта Андрей Никулин**.

"Мы рассчитывали на 2,7 миллиарда, но сколько точно сейчас получили, я не помню. Там было два транша точно, и, по-моему, должен был быть третий, я сейчас не скажу, честно говоря", - сказал Никулин.

Он добавил, что 1,3 миллиарда рублей было выделено в июне, потом был второй транш в июле, но его размер он не уточнил.

"У нас транш приходил на группу компаний, у нас очень сильно пострадал хендлинг, очень сильно пострадала безопасность, потому что у них доходы прямые, зависящие от пассажиропотока. При этом людей мы не увольняли, то есть у нас персонал оставался полностью, мы никого не сокращали, никаких целенаправленных действий по сокращению у нас не было. Был какой-то естественный отток небольшой, но люди у нас остались. Соответственно для поддержания "дочек" в том числе субсидии направлялись и туда. И вот сейчас сколько по группе компаний, точно я не скажу", - сказал замгендиректора.

Отвечая на вопрос, обсуждает ли аэропорт с **Росавиацией** дополнительные субсидии, Никулин сказал: "На данный момент нет. Не ведем мы переговоры о дополнительных субсидиях, мы ведем переговоры о получении тех денег, которые были выделены правительством в июне и которые приходятся на нашу часть".

"Они просто должны быть доказаны определенными этапами, в том числе должно быть подтверждение падения пассажиропотока, подтверждение, что мы не увольняем людей и т.д. Там есть ряд условий, которые мы должны выполнить для получения субсидии", - продолжил он.

## **ПРАЙМ; 2020.15.09; "ШЕРЕМЕТЬЕВО" ОТКРЫЛ НОВЫЙ АНГАР ДЛЯ ТЕХОБСЛУЖИВАНИЯ САМОЛЕТОВ**

Московский аэропорт "Шереметьево" открыл новый ангар для техобслуживания самолетов, передает корреспондент РИА Новости с презентации объекта.

"В соответствии с долгосрочной программой развития, при переходе авиакомпании "Россия", один из объектов, который мы запустили, это ангар для типов воздушных судов

(Boeing - ред.) 747-800. По сути, в данном ангаре можно обслуживать любые типы воздушных судов, которые эксплуатируются в группе компаний "Аэрофлот">, - отметил в ходе презентации **первый замгендиректора "Шереметьево" Андрей Никулин**.

По словам Никулина, инвестиции "Шереметьево" в объект составили свыше 57,3 миллиона долларов, в дальнейшем возможна его продажа "Аэрофлоту".

Как пояснили в пресс-службе авиакомпании "Россия", комплекс оснащен современным инженерным оборудованием для комплексной проверки технического состояния воздушного судна, которая выполняется раз в месяц или каждые 500 часов налета. Большое внимание уделяется соблюдению экологических стандартов в ходе производственных процессов: на территории комплекса установлены локальные очистные сооружения производственных стоков.

В состав комплекса общей площадью 16 760 квадратных метров входят ангарная секция для техобслуживания самолетов с пятиэтажной производственной пристройкой и двухэтажной пристройкой взрывоопасных производств, компрессорная станция, насосная станция пожаротушения с резервуарами противопожарного запаса воды, трансформаторная подстанция с дизель-генераторной установкой. Также на территории комплекса находится предангарная площадь для стоянки и транспортировки воздушных судов в ангар с дорогами и технологическими площадками для проезда и маневрирования спецтехники.

## **ПРАЙМ; 2020.15.09; ПОРЯДКА 35-40% СТОЯНОК В "ШЕРЕМЕТЬЕВО" ЗАНЯТО "ПРИЗЕМЛЕННЫМИ" САМОЛЕТАМИ**

Порядка 35-40% стоянок в московском аэропорту "Шереметьево" все еще занято "приземленными" на фоне снижения авиаперевозок из-за пандемии коронавируса самолетами, сообщил журналистам **первый замгендиректора аэропорта Андрей Никулин**.

В середине мая Никулин рассказал журналистам, что "приземленные" самолеты заполнили около 190 из 290 мест размещения воздушных судов в "Шереметьево", 100 находятся в резерве для обслуживания рейсов.

"Сейчас еще достаточно большой объем самолетов находится в законсервированном состоянии, но это процент уже гораздо меньший, порядка 35-40% стоянок у нас занято воздушными судами, которые не участвуют сейчас в регулярной деятельности", - сказал Никулин.

**Росавиация** ранее сообщала, что пассажиропоток российских авиакомпаний в августе вырос к июлю на 35,2%, к аналогичному периоду прошлого года - упал на 36,6%.

## **ИНТЕРФАКС; 2020.15.09; RED WINGS В ПРЕДДВЕРИИ ПОЛЕТОВ НА SSJ-100 ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА ДОГОВОРИЛАСЬ О ДОСТУПЕ К ПУЛУ ЗАПЧАСТЕЙ**

Авиакомпания Red Wings, которая планирует развивать межрегиональную сеть полетов из Екатеринбурга на самолетах Sukhoi Superjet 100 (SSJ-100), заключила несколько сервисных договоров, в том числе - о доступе к запчастям, сообщил **гендиректор Red Wings Евгений Ключарев** журналистам в Екатеринбурге во вторник.

"Мы подготовились с точки зрения нескольких сервисных договоров. (. . .) За последний год создан огромный пул запчастей, который находится в ведении непосредственно производителя. Мы подписали в свою очередь сервисный контракт на доступ к этому пулу запчастей, соответственно, не видим здесь проблем или каких-то сложностей, связанных с регулярностью выполнения полетов", - сказал он.

Он также отметил, что в "Кольцово" планируется создать сервисную инфраструктуру для самолетов авиакомпании, в том числе, не исключено, что этим займется Минпромторг.

"Предполагается, что либо с помощью аэропорта будет выстроен ангар, соответственно, мы его будем арендовать, либо есть один вариант, в настоящий момент прорабатывается, что ангар будет построен в рамках государственной программы поддержки этого проекта и строить будет Минпромторг", - добавил Ключарев.

Возможный объем инвестиций он не назвал, но гендиректор холдинга "Аэропорты регионов" Евгений Чудновский уточнил журналистам, что речь идет о "сотнях миллионов рублей".

По словам Ключарева, в перспективе в "Кольцово" предполагается базирование 20 Sukhoi Superjet 100.

Как писали "Ведомости" со ссылкой на Ключарева, Red Wings после получения самолетов SSJ-100 планирует выполнять на них полеты из российских регионов, а главным хабом для этих самолетов будет "Кольцово".

В мае для поддержки авиапрома властями была одобрена программа поставки Red Wings 60 "суперджетов" в лизинг в течение нескольких лет. В том числе она получит 30 из 59 лайнеров, которые находятся у производителя - "Объединенной авиастроительной корпорации" - в разной степени готовности. Еще 30 планируется построить специально для Red Wings.

Ключарев уточнил журналистам, что, в частности, авиакомпания в 2020-2021 годах получит 29 самолетов Sukhoi Superjet 100, 22 из них относятся к так называемым "белым хвостам", которые были произведены ранее. "Большая часть из них никогда не летала, не эксплуатировалась. Они были поставлены за рубеж в том числе, часть из них, но до эксплуатации коммерческой не дошли. Соответственно, сейчас с этими самолетами производитель работает, переводит их в российский реестр, делает необходимые доработки", - отметил гендиректор Red Wings.

Авиакомпания 31 августа подписала с "Государственной транспортной лизинговой компанией" (ГТЛК, принадлежит **Минтрансу**) контракт на поставку первого самолета. Это позволило открыть с 15 сентября полеты из Екатеринбурга в Саратов, Нижний Новгород и Волгоград.

Также сообщалось, что **Минтранс РФ** разработал правила предоставления субсидий ГТЛК на возмещение потерь от программы поставок российским авиакомпаниям самолетов SSJ-100 по льготной лизинговой ставке.

Согласно пояснениям к документу, с 2015 года ГТЛК приобрела 44 SSJ-100, из них 43 поставила в лизинг авиакомпаниям "Ямал", "Азимут", "ИрАэро", "Якутия", "Северсталь" (МОЕХ: СНМФ), "БурАл" (прекратила деятельность несколько лет назад). Но за время эксплуатации самолетов "были выявлены проблемы технического характера, связанные с конструктивными особенностями, что привело к невозможности коммерческой эксплуатации, простоям и, как следствие, отказу арендаторов ГТЛК от внесения арендной платы ввиду невозможности использования имущества по назначению с целью получения прибыли".

Ранее авиакомпания "Ямал" сообщала, что из-за дефектов самолетов и плохого послепродажного сервиса со стороны производителя она может поддерживать в состоянии летной годности лишь 7-8 самолетов SSJ-100 из 15 имеющихся.

## **ИНТЕРФАКС; 2020.15.09; "АЭРОПОРТЫ РЕГИОНОВ" ПОЛУЧИЛИ 700 МЛН РУБ. ИЗ СУБСИДИЙ ПРАВИТЕЛЬСТВА НА ПОДДЕРЖКУ АЭРОПОРТОВ**

Холдинг "Аэропорты регионов" группы "Ренова" Виктора Вексельберга получил 700 млн рублей субсидий из 10,9 млрд рублей, выделенных из резервного фонда правительства РФ на поддержку российских аэропортов, сообщил **генеральный директор холдинга Евгений Чудновский** журналистам в Екатеринбурге во вторник.

"Вы знаете, что аэропортам выделена субсидия (на II квартал 2020 года - ИФ) в размере 10,9 млрд рублей. Мы рассчитываем на продление этой субсидии на июль, наверное, в ближайшее время такое постановление правительства выйдет, чтобы аэропорты полностью могли эту сумму израсходовать. Там сейчас, по-моему, остаток порядка 1,8 млрд рублей. По холдингу (выделено - ИФ) порядка 700 млн рублей, включая ту добавку (остаток 1,8 млрд рублей - ИФ)", - сказал Чудновский.

Как сообщалось, средства, выделенные из резервного фонда правительства, должны пойти на зарплаты сотрудникам и уплату страховых взносов (не касается руководства и членов совета директоров), содержание и ремонт зданий, оборудования, транспорта. Субсидии

распределяются из расчета 195,4 рубля за каждого пассажира, "потерянного" аэропортом во II квартале 2020 года по сравнению с аналогичным периодом 2019 года.

## **ИНТЕРФАКС; 2020.15.09; "АЭРОПОРТЫ РЕГИОНОВ" ПРОГНОЗИРУЮТ ПАДЕНИЕ ВДВОЕ ПАССАЖИРОПОТОКА ПО ИТОГАМ 2020Г**

Холдинг "Аэропорты регионов" группы "Ренова" Виктора Вексельберга по итогам этого года может вдвое сократить пассажиропоток по сравнению с показателем 2019 года, сообщил **генеральный директор холдинга "Аэропорты регионов" Евгений Чудновский** журналистам в Екатеринбурге во вторник.

"С одной стороны, лето прошло оптимистично, и Сочи с Крымом, юг России и в последующем Турция неплохо дают возможность, но перспектива четвертого квартала я не могу сказать, что сильно радует. Поэтому отрасль и, собственно, в общем, наверное, мы потеряем половину пассажиропотока по итогам этого года", - сказал Чудновский.

По данным сайта холдинга, по итогам 2019 года услугами аэропортов УК "Аэропорты Регионов" воспользовалось 15,5 млн пассажиров.

"Аэропорты регионов" - один из крупнейших холдингов в РФ, объединяющих региональные аэропорты. Сейчас под его управлением активы в Екатеринбурге ("Кольцово"), Самаре ("Курумоч"), Нижнем Новгороде ("Стригино"), Саратове ("Гагарин"), Ростове-на-Дону ("Платов"). Также холдинг реализует проекты модернизации аэропортов Нового Уренгоя и Петропавловска-Камчатского.

## **ИНТЕРФАКС; 2020.15.09; "АЭРОПОРТЫ РЕГИОНОВ" ГОТОВЫ УЧАСТВОВАТЬ В КОНКУРСЕ ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ КОНТРОЛЯ НАД АЭРОПОРТОМ ЮЖНО-САХАЛИНСКА**

Холдинг "Аэропорты регионов" группы "Ренова" Виктора Вексельберга готов участвовать в конкурсе на получение контроля над аэропортом Южно-Сахалинска, сообщил **генеральный директор холдинга "Аэропорты регионов" Евгений Чудновский** журналистам в Екатеринбурге во вторник.

"Нам, конечно, интересен этот проект. Поэтому любой формат, который выберет руководство субъекта, да, будем участвовать", - сказал Чудновский.

Как писала газета "Ведомости", ФАС заинтересовалась планами местных властей передать без конкурса "Аэропортам регионов" АО "Аэровокзал "Южно-Сахалинск" (принадлежат областному министерству имущества), которое владеет недостроенным терминалом аэропорта Южно-Сахалинска.

По данным издания, запросы федерального ведомства о возможной заинтересованности в сделке получили холдинг "Базэл аэро" Олега Дерипаски, "Новпорт" Романа Троценко, "Хабаровский аэропорт" Константина Басюка, все они констатировали интерес к активу. Вместе с тем источник издания отмечал, что "способ приватизации путем внесения акций в уставный капитал частной компании не требует проведения конкурса", и для одобрения такой сделки достаточно согласия областной думы.

Правительство Сахалинской области включило в план приватизации этого года 100% акций АО "Аэровокзал "Южно-Сахалинск". Планируется реализация 70 млн 501 тыс. акций номинальной стоимостью 7,05 млрд рублей. Когда и на каких условиях будут объявлены торги по продаже или передаче акций компании, в правительстве не комментируют.

Также сообщалось, что интерес к проекту проявлял холдинг "Аэропорты регионов", который даже успел учредить компанию под инвестиции в него. Речь идет об АО "ДВ-Инвест", которое зарегистрировано в Южно-Сахалинске с уставным капиталом 3 млрд рублей. Его владельцами, по данным аналитической системы "СПАРК-Интерфакс", являются входящее в "Аэропорты регионов" ООО "Кольцово-проект" (49%) и АО "Ретранс" (51%) гражданина РФ Владимира Резера.

Правительство региона в свою очередь собиралось провести независимую оценку акций АО "Аэровокзал Южно-Сахалинск" и разработать условия, на которых они могут быть переданы в совместное с "Аэропортами регионов" предприятие. В случае заключения

сделки холдинг мог бы достроить терминал в течение двух лет и в дальнейшем управлять им, заявляло его руководство.

В свою очередь местные депутаты рекомендовали правительству рассмотреть предложения и других возможных инвесторов.

Новый терминал начали строить в 2017 году, в 2019 году его должны были сдать в эксплуатацию, но в 2018 году правительство РФ выпустило ряд документов, "касающихся обеспечения безопасности организации воздушных перевозок", и проект был отправлен на доработку. В результате объем необходимых инвестиций вырос в 1,8 раза, до 11,8 млрд рублей. До внесения изменений в проект в строительство терминала уже вложили 5 млрд рублей из областного бюджета. Мощность строящегося двухэтажного пассажирского терминала площадью почти 40 тыс. кв. м должна составлять 550 пассажиров внутренних авиалиний в час (с возможностью расширения до 900) и 250 - международных линий.

Действующий пассажирский терминал аэропорта управляется АО "Аэропорт Южно-Сахалинск", которое принадлежит правительству Сахалинской области. Аэропорт имеет статус международного с 1990 года, допущен к приему более 30 типов воздушных судов, является базовым для авиакомпании "Аврора". Из Южно-Сахалинска до пандемии коронавируса выполняли полеты девять авиакомпаний в десять городов России и семь городов стран Азиатско-Тихоокеанского региона (включая чартерные туристические рейсы).

## **ИНТЕРФАКС; 2020.15.09; СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ АЭРОПОРТА СУРГУТА В СЕНТЯБРЕ ВЕРНЕТСЯ К ВОПРОСУ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ НОВОГО ТЕРМИНАЛА**

Обсуждение вариантов строительства нового терминала аэропорта Сургута или реконструкции старого затормозилось из-за ситуации с коронавирусом, но в сентябре планируется вернуться к этому вопросу, сообщил **генеральный директор холдинга "Аэропорты регионов" Евгений Чудновский** журналистам в Екатеринбурге во вторник. "Заковидилось" там все чуть-чуть. В рамках решения совета директоров аэропорта была разработана оценка нескольких вариантов развития инфраструктуры. В сентябре планируется заседание, на котором нужно это обсудить", - сказал Чудновский.

Он отметил, что реконструкция старого терминала нецелесообразна.

"Стоимость этой реконструкции сопоставима со стоимостью строительства нового терминала, куда можно вложить уже и абсолютно другие технологические, пространственные решения. Я надеюсь, что в ближайшее время так или иначе будет принята концепция, и дальше мы начнем движение по ее реализации", - сказал Чудновский.

Он подчеркнул, что "Аэропорты регионов" по-прежнему готовы увеличить свою долю в аэропорту, хоть в последние месяцы об этом и не велись переговоры с другими акционерами. "Конечно, для нас как для холдинга, который специализируется на управлении аэропортами, интересно (увеличить долю - ИФ). (...) Думаю, как только определимся, куда мы хотим пойти, "Сургутнефтегаз" и "ЮТэйр" для себя определят, хотят ли участвовать. Мы с удовольствием можем участвовать в той же конструкции, которая есть сейчас", - добавил Чудновский.

Как сообщалось, "Аэропорты регионов" предлагали другим акционерам аэропорта Сургута построить новый пассажирский терминал и готовы выкупить допэмиссию для получения контрольного пакета.

По данным информационно-аналитической системы "СПАРК-Интерфакс", АО "Аэропорт Сургут" с долей 56% контролирует группа "ЮТэйр", у "Аэропортов регионов" - 20%, 19% принадлежат департаменту имущества ХМАО, 5% - у "Сургутнефтегаза".

Весной Чудновский сообщал журналистам, что обсуждаются несколько вариантов развития аэропорта Сургут. "Аэропорты регионов" и администрация региона предлагают построить новый терминал неподалеку от действующего. "ЮТэйр" и "Сургутнефтегаз" предлагают посмотреть перспективы реконструкции действующего терминала.

Гендиректор "ЮТэйр" Андрей Мартиросов заявлял, что не исключает продажу доли в аэропорте, но сделка должна быть согласована акционерами и кредиторами перевозчика.

Интерес к пакету "ЮТэйра" публично проявлял и владелец аэропортового холдинга "Новаяпорт" Роман Троценко.

В 2019 году аэропорт Сургута обслужил почти 1,9 млн пассажиров - на 6% больше, чем годом ранее. Самыми популярными внутренними направлениями были Москва, Санкт-Петербург, Махачкала и Уфа, зарубежными - Анталья, Камрань и Пхукет. Лидерами по объему пассажиропотока, по данным аэропорта, были "ЮТэйр" (53%), "Аэрофлот" (13%) и "Победа" (11%). АО "Аэропорт Сургут" также управляет аэропортами Тазовский, Ноябрьск, Мыс Каменный (ЯНАО), Нефтеюганск, Березово, Игрим (ХМАО), Тобольский (Тюменская область) и Талакан (Якутия).

## **ИНТЕРФАКС; 2020.15.09; НОВАПОРТ ОЖИДАЕТ СНИЖЕНИЕ ПАССАЖИРОПОТОКА В 2020 Г НА 25%, В 2021 Г - РОСТ НА 10% К 2019 Г**

Холдинг "Новаяпорт" прогнозирует, что пассажиропоток входящих в него аэропортов по итогам 2020 года составит 18 млн человек - на 25% меньше, чем годом ранее, сообщил гендиректор ООО "Новаяпорт Холдинг" Сергей Рудаков журналистам в Новосибирске во вторник.

"Сейчас ситуация уже устоявшаяся. Совершенно понятно, что восстановился российский поток, и совершенно понятно, что международный поток не восстановится", - сказал он.

При этом в 2021 году холдинг рассчитывает вернуться к допандемийному росту пассажиропотока.

"Мы считаем, что практически все восстановится: яма так и останется в 2020 году, но в 2021 году к 2019 году будет (рост - ИФ) 10%. То есть, 24 млн плюс 10% - 26-27 млн. То, что ожидали тогда (до пандемии - ИФ)", - сказал Рудаков.

## **ИНТЕРФАКС; 2020.15.09; НОВАПОРТ НАМЕРЕН К 2026Г ИНВЕСТИРОВАТЬ 30-40 МЛРД РУБ. В НОВЫЕ ТЕРМИНАЛЫ В АЭРОПОРТАХ РФ**

Холдинг "Новаяпорт" бизнесмена Романа Троценко рассчитывает за 6 лет инвестировать 30-40 млрд рублей в строительство новых терминалов в аэропортах РФ, сообщил генеральный директор ООО "Новаяпорт Холдинг" Сергей Рудаков журналистам во вторник.

"Такая шестилетняя программа будет реализована примерно на 30-40 млрд рублей", - сказал он в Новосибирске.

Рудаков пояснил, что из-за пандемии инвестиционная программа "Новаяпорт" "сдвинулась на полгода". "Она была у нас утверждена с 2020 года. Но 2020 год чуть "проехал", на полгода, но, скорее всего, мы ее передвигать не будем, будем укладываться", - добавил Рудаков.

Он напомнил, что в настоящее время холдинг строит аэровокзалы в аэропортах Кемерово, Томска, Улан-Удэ, начинает проект в Новосибирске.

"Мы строим именно внутренние терминалы. И пандемия это подтвердила (правильность такого решения - ИФ). Основной наш пассажиропоток - в России", - сказал Рудаков.

По его словам, у компании есть также проекты строительства терминалов в Волгограде, Мурманске.

"В следующем году начнем реконструировать уже построенный терминал в Тюмени. Тюмень растет хорошо, объемы хорошие, две базовых авиакомпании - "Ямал" и "ЮТэйр" (МОЕХ: UTAR), поэтому мы планируем в Тюмени нарастить площади терминала почти в два раза", - сказал Рудаков.

Комментируя ситуацию с COVID-19 и приостановлением авиарейсов, Рудаков предположил, что от этого больше всего пострадали большие хабы с высокой долей международных рейсов.

"Россия почти восстановилась, в том числе в Новосибирске. А вот стоит международный терминал в Новосибирске - всего 2 рейса в день", - отметил Рудаков, добавив, что международный трафик аэропорта (по данным на начало сентября - ИФ) упал на 15%, а внутрироссийский вырос на 6%.

"Международные рейсы в РФ, по нашим оценкам, должны восстановиться к лету следующего года. Это связано с уровнем пандемии в других странах и появлением вакцины", - отметил Рудаков.

## **ТАСС; 2020.15.09; AZUR AIR НАМЕРЕНА ПОЛУЧИТЬ ДОПУСКИ НА РЕЙСЫ В ВЕЛИКОБРИТАНИЮ, ТУРЦИЮ И ЕГИПЕТ**

Российская авиакомпания Azur Air планирует получить допуски межведомственной комиссии при **Минтрансе** на выполнение регулярных полетов в Великобританию, Египет и Турцию из регионов России. Это следует из материалов межведомственной комиссии, размещенных на сайте **Росавиации** в понедельник.

Авиакомпания планирует получить допуск на рейсы в Лондон и Каир из Казани, Новосибирска, Ростова-на-Дону. Также в Каир из Санкт-Петербурга и из Казани в Даламан. Авиакомпания Nord Wind планирует получить допуск на рейс из Калининграда в Стамбул.

Сейчас международные рейсы из РФ можно выполнять из Москвы, Санкт-Петербурга, Ростова-на-Дону, Казани, Калининграда и Новосибирска. Пока полеты из Москвы в Каир и Лондон осуществляет только "Аэрофлот", прямых рейсов российских авиакомпаний из регионов в эти города также нет.

<https://tass.ru/ekonomika/9456629>

## **ТАСС; 2020.15.09; НОВЫЙ АВИАРЕЙС СВЯЖЕТ БЛАГОВЕЩЕНСК С ГОРОДОМ ТЫНДА В АМУРСКОЙ ОБЛАСТИ**

Авиакомпания "Сила" ("Сибирская легкая авиация") будет осуществлять полеты между Благовещенском и городом Тында в Амурской области. Первый рейс запланирован на пятницу, сообщила в понедельник **пресс-служба** Благовещенского аэропорта.

"У жителей Амурской области появилась возможность летать два раза в неделю из Тынды в Благовещенск и обратно. Авиакомпания "Сила" обратилась на выполнение программы полетов по маршруту Тында - Благовещенск с частотой два раза в неделю, по средам и пятницам", - говорится в сообщении.

Двухчасовой перелет из Благовещенска в город на севере Амурской области будет осуществляться на двухмоторном самолеты Let L-410 и лайнере Ан-2. Вместимость самолетов - 17 и 15 пассажиров соответственно. Как уточнили ТАСС в представительстве авиакомпании в Тынде, стоимость билета без комиссионных сборов составит от 2,5 до 3,5 тыс. рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/9446521>

## **ТАСС; 2020.15.09; NORDWIND НАЧНЕТ ВЫПОЛНЯТЬ РЕЙСЫ ИЗ КРАСНОЯРСКА В СТАМБУЛ**

Авиакомпания Nordwind начнет выполнять регулярные рейсы из Красноярска в Стамбул с 1 октября. Об этом в понедельник сообщила пресс-служба красноярского аэропорта.

"Авиакомпания Nordwind запускает регулярные рейсы в Стамбул из Красноярска. Перелеты будут выполняться транзитом через аэропорт Шереметьево (Москва) в связи с тем, что международное авиасообщение из Красноярска по-прежнему остается закрытым. Первый рейс запланирован на 1 октября 2020 года", - сообщила пресс-служба.

Авиаперелеты будут выполняться ежедневно на воздушных судах Boeing 737-800.

Международный аэропорт Красноярск введен в эксплуатацию 25 октября 1980 года. С 1993 года имеет статус международного. Пассажиропоток в 2019 году составил более 2,5 млн.

<https://tass.ru/ekonomika/9449847>

## **ТАСС; 2020.15.09; САМОЛЕТЫ ИЗ САРАТОВА НАЧНУТ ЛЕТАТЬ В РОСТОВ-НА-ДОНУ, НИЖНИЙ НОВГОРОД И КРАСНОДАР**

Самолеты из саратовского аэропорта Гагарин начнут впервые летать в Ростов-на-Дону, Нижний Новгород и Краснодар с конца сентября, сообщает в понедельник **пресс-служба** аэропорта.

"В международном аэропорту Гагарин открываются три новых рейса - в Ростов-на-Дону, Нижний Новгород и Краснодар. Регулярные рейсы запускает авиакомпания "Азимут" на самолетах Sukhoi Superjet 100, вместимостью 100 посадочных мест", - говорится в сообщении, распространенном пресс-службой.

Уточняется, что с 22 сентября начнутся полеты в Ростов-на-Дону и Нижний Новгород. В аэропорт Платов рейсы будут выполняться два раза в неделю по вторникам и субботам. Полеты в Нижний Новгород планируются по вторникам и субботам. Из Саратова в Краснодар можно будет улететь с 23 сентября, три раза в неделю по средам, пятницам и воскресеньям.

С 15 сентября авиакомпания Red Wings также впервые начнет выполнять регулярные рейсы из Саратова в Екатеринбург. В настоящий момент самолеты из Саратова летают в Москву, Санкт-Петербург, Сочи, Сургут и Симферополь.

<https://tass.ru/ekonomika/9450399>

### **ТАСС; 2020.15.09; UTAIR ЗАПУСТИТ ПРЯМОЙ РЕЙС ИЗ ОМСКА В НОВОКУЗНЕЦК В КОНЦЕ ОКТЯБРЯ**

Авиакомпания Utair в конце октября запустит рейсы в Новокузнецк - прямой из Омска и с короткой пересадкой - из Тюмени. Об этом во вторник сообщает **пресс-служба** перевозчика.

"С 26 октября Utair начинает полеты по новому направлению - в Новокузнецк. Авиакомпания запускает туда прямой рейс из Омска, а также будет летать из Тюмени - с короткой пересадкой в Омске", - сказано в сообщении.

По данным пресс-службы, рейсы из Омска по понедельникам и субботам будут выполняться на самолете ATR-72, рассчитанном на 70 пассажиров. Добраться из одного города в другой можно будет за 2 часа 20 минут, а из Тюмени - за 4,5 часа с 50-минутной пересадкой. "Мы хотим помочь людям быстро и недорого путешествовать по России, минуя Москву. Уверены, новый рейс в зимнем расписании будет востребован и у бизнес-путешественников, и у туристов, которые смогут всего за пару часов добраться от Новокузнецка до одного из самых известных горнолыжных курортов России - Шерегеша", - приводятся в сообщении слова президента "Utair - Пассажирские авиалинии" Павла Пермякова.

<https://tass.ru/ekonomika/9460255>