



## Ежедневный мониторинг СМИ

1 ОКТЯБРЯ 2020

### СОДЕРЖАНИЕ

ВЕЧЕРНЯЯ МОСКВА; 2020.30.09; ГЛАВА МИД ДАНИИ ВСТРЕТИТСЯ С СЕРГЕЕМ ЛАВРОВЫМ 8–9 ОКТЯБРЯ .....	4
ИНТЕРФАКС; 2020.30.09; АЭРОДРОМ АЭРОПОРТА МАГНИТОГОРСКА МОЖЕТ БЫТЬ ОТРЕМОНТИРОВАН К 2024Г ЗА 5,3 МЛРД РУБ. – ВЛАСТИ.....	4
ПЕРВЫЙ ОБЛАСТНОЙ; 2020.30.09; ТЕКСЛЕР ВСТРЕТИЛСЯ С МИНИСТРОМ ТРАНСПОРТА.....	4
КОММЕРСАНТЬ-ЮЖНЫЙ УРАЛ; 2020.30.09; ДОРОГАМ И ТРАНСПОРТУ ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ ОЧЕРТИЛИ ПЕРСПЕКТИВЫ.....	5
FORBES.RU; МАРИЯ АБАКУМОВА; 2020.30.09; КРЫМ, БАМ И ЦКАД: НА КАКИЕ ПРОЕКТЫ ПРАВИТЕЛЬСТВО НЕ ЖАЛЕЕТ ДЕНЕГ В ПЕРИОД ПАНДЕМИИ .....	6
КОММЕРСАНТЬ ПРИЛОЖЕНИЕ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2020.30.09; «ПОЛНОСТЬЮ ПОТЕНЦИАЛ РЫНКА ГЧП НЕ ЗАДЕЙСТВОВАН»; ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР «ВТБ ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ ХОЛДИНГ» ОЛЕГ ПАНКРАТОВ О КОНЦЕССИЯХ .....	8
КОММЕРСАНТЬ ПРИЛОЖЕНИЕ; АЛЕКСЕЙ БУРОВ; 2020.30.09; ГОД ОСОБЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ; КОМУ ПОМОГЛА И КОМУ ПОМЕШАЛА СИТУАЦИЯ С КОРОНАВИРУСОМ.....	9
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; УЛЬЯНА ВЫЛЕГЖАНИНА, ЕВГЕНИЙ ГАЙВА, СВЕТЛАНА ДОБРЫНИНА, ТАТЬЯНА КУЗНЕЦОВА, ЮЛИЯ ПОТАПОВА; 2020.30.09; ДВИЖЕНИЕ НА ОБОЧИНЕ; ВДОЛЬ ДОРОГ ПОЯВЯТСЯ КАФЕ, МАГАЗИНЫ И ЗОНЫ ОТДЫХА.....	12
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – КРЫМ; ЮЛИЯ СУКОНКИНА; 2020.30.09; ПРОЕЗЖАЙТЕ МИМО; КРЫМЧАНЕ ОПАСАЮТСЯ, ЧТО СТРОИТЕЛЬСТВО ОБЪЕЗДНОЙ ДОРОГИ ВБЛИЗИ АЯНСКОГО ВОДОХРАНИЛИЩА ПРИВЕДЕТ К ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ КАТАСТРОФЕ .....	14
КОММЕРСАНТЬ FM; 2020.30.09; ЭЛЕКТРОСАМОКАТЫ ПОЕДУТ ЗА ПРАВАМИ; КАКОЙ ПРАВОВОЙ СТАТУС У ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА.15	
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.01.10; БАМ ВСТАЛ В ТРЕТЬЮ ОЧЕРЕДЬ; ОАО РЖД НАЧИНАЕТ ПЛАНИРОВАТЬ ЕГО РАЗВИТИЕ ДО 2030 ГОДА .....	16
ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2020.01.10; САМЫЙ БОЛЬШОЙ НЕ-АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ В МИРЕ ПОПОЛНИТ ФЛОТ РОСМОРПОРТА В НАЧАЛЕ НОЯБРЯ; ЛЕДОКОЛ «ВИКТОР ЧЕРНОМЫРДИН» СТРОИЛИ С 2012 Г. ....	17
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.01.10; «РОСТЕХ» НЕ СЛУШАЕТ РОСАВИАЦИЮ В ВОПРОСЕ СЕРТИФИКАЦИИ САМОЛЕТОВ И ДВИГАТЕЛЕЙ; ГОСКОРПОРАЦИЯ РАБОТАЕТ ПО ВСЕМ КЛЮЧЕВЫМ ПРОЕКТАМ С ПОПАВШИМ В ОПАЛУ АВИАРЕГИСТРОМ МАК .....	19
РБК; АННА БАЛАШОВА, МАРИЯ КОКОРЕВА, ЮЛИЯ СТАРОСТИНА; 2020.01.10; FACEBOOK И TWITTER НЕ ПОЛУЧИЛИ ОТСРОЧКУ НА ПЕРЕНОС СЕРВЕРОВ В РОССИЮ.....	21
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.30.09; ЛЕГКИ НА ПОДЪЕМ; ПОКАЗАТЕЛИ РОССИИ ПО ВНУТРЕННИМ АВИАЛИНИЯМ ОКАЗАЛИСЬ ЛУЧШИМИ В МИРЕ .....	22

---

ФЕДЕРАЛПРЕСС; ЕВГЕНИЯ ОМЕЛЬЧЕНКО; 2020.30.09; ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ АВИАКОМПАНИЯ: ВЧЕРА, СЕГОДНЯ, ЗАВТРА. НИКОГДА?.....	23
КОММЕРСАНТЬ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА, ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.01.10; ТУРОПЕРАТОРЫ ПРОСЯТ ПОСАДКИ В ПЕТЕРБУРГЕ; УЧАСТНИКИ РЫНКА ПЫТАЮТСЯ СНИЗИТЬ ТАРИФЫ НА МОСКВУ .....	25
КОММЕРСАНТЬ ПРИЛОЖЕНИЕ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2020.30.09; РОССИЯНАМ ПРИОТКРЫЛИ ГРАНИЦЫ; ДЛЯ ПУТЕШЕСТВИЙ СТАЛО БОЛЬШЕ НАПРАВЛЕНИЙ .....	26
КОММЕРСАНТЬ FM; ВЛАДИСЛАВ ВИКТОРОВ; 2020.30.09; РОССИЯ НЕ ПОЛУЧИТ ИНОСТРАННУЮ ЭЛЕКТРОНИКУ; МОГУТ ЛИ РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ ЗАМЕНИТЬ ЗАРУБЕЖНЫЕ СИСТЕМЫ В СВОИХ САМОЛЕТАХ.....	27
КОММЕРСАНТЬ FM; 2020.30.09; ПРИЛЕТАЮЩИЕ ВСТАЮТ В ОЧЕРЕДЬ ЗА ТЕСТАМИ; КАК В АЭРОПОРТАХ ОРГАНИЗОВАНА СДАЧА АНАЛИЗА НА COVID-19 .....	29
КОММЕРСАНТЬ FM; 2020.30.09; ПУТЕШЕСТВИЯ ПОСТАВИЛИ НА ВНУТРЕННИЙ ПОТОК; КАК РОССИЙСКАЯ ТУРИНДУСТРИЯ ПЕРЕЖИЛА ПЕРИОД ОГРАНИЧЕНИЙ .....	30
ВЕСТИ ВОРОНЕЖ; АННА АНДРЕЕЩЕВА, ЮРИЙ ВАХТИН; 2020.30.09; ВМЕСТО ПАЗОВ. КАК АВТОБУСЫ ОТ МИНТРАНСА ПОМОГУТ ВОРОНЕЖУ С ТРАНСПОРТНОЙ РЕФОРМОЙ.....	31
ОТВ; 2020.30.09; НА УРАЛЕ ПРЕДЛОЖИЛИ УВЕЛИЧИТЬ ГАБАРИТЫ ПЕШЕХОДНЫХ МОСТОВ .....	32
ГТРК АСТРАХАНЬ; 2020.29.09; НА ЗАВОДЕ «ЛОТОС» ПРОШЛА ЦЕРЕМОНИЯ ЗАКЛАДКИ ДВУХ ЗЕМСНАРЯДОВ .....	32
ИНТЕРФАКС; 2020.30.09; БЮДЖЕТНОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ ВСМ В 2022Г МОЖЕТ СОКРАТИТЬСЯ В 1,6 РАЗА – ПРОЕКТ БЮДЖЕТА.....	33
ИНТЕРФАКС; 2020.30.09; РОССИЯ ОТМЕЧАЕТ РОСТ ОБЪЕМОВ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПО МЕЖДУНАРОДНЫМ ТРАНСПОРТНЫМ КОРИДОРАМ ЧЕРЕЗ ПРИМОРЬЕ.....	34
ИНТЕРФАКС; 2020.30.09; САХАЛИНСКИЙ ГУБЕРНАТОР ПРЕДЛАГАЕТ СДЕЛАТЬ КОРСАКОВСКИЙ МОРСКОЙ ПОРТ ХАБОМ ДЛЯ СЕВМОРПУТИ.....	34
ТАСС; 2020.30.09; АВТОМОБИЛЬНЫЙ МОСТ, КОТОРОМУ БОЛЕЕ 150 ЛЕТ, РЕКОНСТРУИРУЮТ В ЦЕНТРЕ ТАМБОВА.....	34
ТАСС; 2020.30.09; БУРЯТИЯ ПОЛУЧИТ ДОПОЛНИТЕЛЬНО 300 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ В 2020 ГОДУ .....	35
ТАСС; 2020.30.09; ТОМСКАЯ ОБЛАСТЬ ВЫПОЛНИЛА ПЛАН РАБОТ ПО «ДОРОЖНОМУ» НАЦПРОЕКТУ НА 2020 ГОД.....	35
РБК ЧЕРНОЗЕМЬЕ; ЕЛЕНА ПОЛЕЖАЕВА; 2020.30.09; ДЕНИС БУЦАЕВ: «В ИЗМЕНЕНИЕ МАРШРУТНОЙ СЕТИ ИНВЕСТИРУЮТ 2 МЛРД РУБЛЕЙ» .....	36
Ъ-ЧЕРНОЗЕМЬЕ; АЛЕКСАНДР ПРЫТКОВ; 2020.30.09; «ВОРОНЕЖПАССАЖИРТРАНС» МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ ЕЩЕ 58 НОВЫХ АВТОБУСОВ .....	37
DR.RU; ДАРЬЯ КИЛЬЦОВА; 2020.30.09; ДОРОЖНО– ТРАНСПОРТНОЕ ПРИШЕСТВИЕ: ДЕНЬГИ НАЦПРОЕКТА ПЕТЕРБУРГУ ПРИНЕСЁТ ОБЛАСТЬ...	38
АИФ ЮГРА; 2020.30.09; В ЛИДЕРАХ ПО ПРОЕКТАМ ГЧП. КАЧЕСТВЕННАЯ ИНФРАСТРУКТУРА – ПРЕИМУЩЕСТВО ЮГРЫ.....	41
ТАСС; 2020.30.09; ТУРИСТЫ ИЗ РОССИИ НЕ СМОГУТ ПРИБЫТЬ В ЮАР ПОСЛЕ ОТКРЫТИЯ 1 ОКТЯБРЯ ЕЕ ГРАНИЦ.....	42
ТАСС; 2020.30.09; В МУРМАНСКОМ МОРСКОМ ПАРОХОДСТВЕ И «ТРАНСАЭРО» ПОГАСИЛИ ДОЛГИ ПО ЗАРПЛАТЕ .....	43

---

---

ИНТЕРФАКС; 2020.30.09; ГТЛК ГОТОВИТ ПРОГРАММУ ОБЛИГАЦИЙ НА 500 МЛРД РУБЛЕЙ.....	43
ИНТЕРФАКС; 2020.30.09; РФ И КИТАЙ НАМЕРЕНЫ ПЕРЕВЕСТИ ПУНКТЫ ПРОПУСКА В ПРИМОРЬЕ НА 7-ДНЕВНЫЙ КРУГЛОСУТОЧНЫЙ РЕЖИМ РАБОТЫ.....	44
ИНТЕРФАКС; 2020.30.09; ПРАВИТЕЛЬСТВО ДОПУСКАЕТ НЕДОФИНАНСИРОВАНИЕ РЕМОНТА ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАСС ИЗ БЮДЖЕТА В ТЕЧЕНИЕ ТРЕХ ЛЕТ – ЗАКОНОПРОЕКТ.....	44
РИА НОВОСТИ; 2020.30.09; КАБМИН ВЫДЕЛИТ ЕЩЕ 9,5 МЛРД РУБЛЕЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА В БЛАГОВЕЩЕНСКЕ.....	44
ТАСС; 2020.30.09; ВЛАСТИ КАМЧАТКИ СЧИТАЮТ, ЧТО ПРОГРАММА РАЗВИТИЯ ДФО УСКОРИТ СДАЧУ ДОРОГИ АНАВГАЙ – ПАЛАНА.....	45
РИА НОВОСТИ; 2020.30.09; В ПЕТЕРБУРГЕ ПАССАЖИРОВ БЕЗ МАСОК И ПЕРЧАТОК НЕ БУДУТ ПУСКАТЬ В ТРАНСПОРТ.....	45
РИА НОВОСТИ; 2020.30.09; В МОСКВЕ ПОКАЖУТ КОНЦЕПТ БОЛЕЕ ДЛИННОГО ПЛАЦКАРТНОГО ВАГОНА.....	46
ИНТЕРФАКС; 2020.30.09; РЖД В ПЛАНАХ ПОГРУЗКИ НА ОКТЯБРЬ ПРИБЛИЖАЮТСЯ К ПОЛОЖИТЕЛЬНОЙ ДИНАМИКЕ – ИСТОЧНИК.....	46
ИНТЕРФАКС; 2020.30.09; РФ В 2021-22ГГ ПЛАНИРУЕТ УВЕЛИЧИТЬ СУБСИДИИ НА СТРОИТЕЛЬСТВО КРУПНОТОННАЖНЫХ СУДОВ.....	47
ТАСС; 2020.30.09; РОССИЯ МОЖЕТ ИНВЕСТИРОВАТЬ В ГОЛОВНОЙ ЛЕДОКОЛ «ЛИДЕР» В 2021-2023 ГОДАХ 34,5 МЛРД РУБЛЕЙ.....	47
ИНТЕРФАКС; 2020.30.09; ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ РЕЧНЫМ ТРАНСПОРТОМ В РФ В АВГУСТЕ СОКРАТИЛИСЬ НА 12,5% – РОССТАТ.....	48
ИНТЕРФАКС; 2020.30.09; ЛЕНОБЛАСТЬ ГОТОВА ПРЕДЛОЖИТЬ ПОРТОВЫЕ МОЩНОСТИ ПОД 6 МЛН Т НЕФТЕПРОДУКТОВ И 10 МЛН Т УДОБРЕНИЙ ИЗ БЕЛОРУССИИ.....	48
ИНТЕРФАКС; 2020.30.09; «КРАСНОЕ СОРМОВО» СПУСТИЛО НА ВОДУ ПЕРВЫЙ СУХОГРУЗ ПРОЕКТА RSD59 В НОВОЙ СЕРИИ ИЗ 9 СУДОВ ДЛЯ ГТЛК.....	49
ИНТЕРФАКС; 2020.30.09; ПОРТ ПРИМОРСК МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ ОЭЗ, ПОРТ УСТЬ-ЛУГА – ТОР – ВЛАСТИ РЕГИОНА.....	49
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; АЛЕКСАНДР МЕЛЕШЕНКО; 2020.29.09; ТРАМВАЙЧИК ТРОНЕТСЯ; МОСКВА-РЕКА СТАНЕТ В СТОЛИЦЕ ТРАССОЙ ДЛЯ НОВОГО ВИДА ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА.....	50
ИНТЕРФАКС; 2020.30.09; ВС РФ СОХРАНИЛ УВЕЛИЧЕННЫЕ СРОКИ ВОЗВРАТА ДЕНЕГ ЗА «ДОКОВИДНЫЕ» АВИАБИЛЕТЫ.....	52
ИНТЕРФАКС; 2020.30.09; РФ В 2021Г ПЛАНИРУЕТ СОКРАТИТЬ СУБСИДИИ НА АВИАПЕРЕВОЗКИ – ПРОЕКТ БЮДЖЕТА.....	53
ИНТЕРФАКС; 2020.30.09; ВОПРОСЫ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ РЕГУЛЯРНЫХ ПОЛЕТОВ МЕЖДУ РОССИЕЙ И ФРАНЦИЕЙ РЕШАЮТСЯ НА УРОВНЕ ЕС – ПОСОЛ ФРАНЦИИ.....	53
ТАСС; 2020.30.09; UTAIR С ОКТЯБРЯ НАЧНЕТ ЕЖЕДНЕВНЫЕ ПОЛЕТЫ ИЗ МОСКВЫ В БЕЛГОРОД.....	54
ИНТЕРФАКС; 2020.30.09; ПАССАЖИРОПОТОК «ПУЛКОВО» В АВГУСТЕ СНИЗИЛСЯ В 1,5 РАЗА, С НАЧАЛА ГОДА – ВДВОЕ.....	54
ИНТЕРФАКС; 2020.30.09; «АЭРОФЛОТ» НАЧАЛ ТРЕНИРОВАТЬ СОБАК НА ВЫЯВЛЕНИЕ БОЛЬНЫХ КОРОНАВИРУСОМ.....	54

---

## ПУБЛИКАЦИИ

### **ВЕЧЕРНЯЯ МОСКВА; 2020.30.09; ГЛАВА МИД ДАНИИ ВСТРЕТИТСЯ С СЕРГЕЕМ ЛАВРОВЫМ 8–9 ОКТЯБРЯ**

Глава МИД Дании Йеппе Кофод приедет с визитом в Москву 8–9 октября. Об этом РИА Новости сообщил посол Дании в Москве Карстен Сендергорд.

По его словам, Кофод планирует встретиться с министром иностранных дел Российской Федерации Сергеем Лавровым и министром транспорта РФ Евгением Дитрихом, который является сопредседателем российско-датского межправительственного совета по экономическому сотрудничеству с российской стороны.

<https://vm.ru/news/831248-glava-mid-danii-vstretitsya-s-sergeem-lavrovym-8-9-oktyabrya>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.30.09; АЭРОДРОМ АЭРОПОРТА МАГНИТОГОРСКА МОЖЕТ БЫТЬ ОТРЕМОНТИРОВАН К 2024Г ЗА 5,3 МЛРД РУБ. – ВЛАСТИ**

Работы по реконструкции аэродромного комплекса международного аэропорта Магнитогорска стоимостью 5,3 млрд рублей планируется начать в 2021 году.

Как сообщает **пресс-служба** губернатора Челябинской области, такие договоренности были достигнуты по итогам прошедшей 29 сентября встречи главы региона Алексея Текслера и **министра транспорта РФ Евгения Дитриха**.

«На встрече достигнута договоренность, что первые средства будут выделены в следующем году, а завершение строительно-монтажных работ запланировано на 2023 год», – говорится в сообщении.

Проектно-сметная документация на реконструкцию аэродромной части аэропорта имеет высокую степень готовности, заключение государственной экспертизы по ней планируется получить до конца года.

«При условии получения федерального финансирования строительно-монтажные работы по проекту можно начать уже в 2021 году вместо запланированного ранее 2022 года», – отмечает **пресс-служба** главы региона.

Согласно информации на сайте аэропорта, единственным акционером АО «Международный аэропорт Магнитогорск» является РФ в лице Росимущества.

На ту же тему:

<https://realty.ria.ru/20200930/magnitogorsk-1578003598.html>

### **ПЕРВЫЙ ОБЛАСТНОЙ; 2020.30.09; ТЕКСЛЕР ВСТРЕТИЛСЯ С МИНИСТРОМ ТРАНСПОРТА**

Губернатор заручился поддержкой федерального минтранса. Регион получит деньги на покупку новых автобусов и трамваев. Алексей Текслер провел переговоры с **министром транспорта страны Евгением Дитрихом**.

Так регион при поддержке федерального центра получит более 100 новых автобусов, 50 трамваев и 50 троллейбусов для Челябинска, а также 17 трамвайных вагонов для Магнитогорска.

На встрече обсудили и планы по развитию дорожной сети. В рамках нацпроекта завершается ремонт магистралей. По нему обновят 300 км шоссе. А всего на Южном Урале отремонтируют почти 800 километров.

Как отметил губернатор, в этом году фонд составил более 20 млрд рублей. Это беспрецедентная сумма.

Алексей Текслер и **Евгений Дитрих** обсудили и реконструкцию федеральных трасс, которые проходят по территории Челябинской области. Так к 2028 году движение по М5 в сторону Екатеринбурга станет четырехполосным.

Еще один важный проект – строительство автомобильной дороги в обход Миасса в направлении Екатеринбурга. Она позволит пустить грузовой поток в объезд города. Для этого необходимо построить 35 километров нового дорожного полотна, 7 километров реконструировать. Глава региона обратился с просьбой к минтрансу оказать поддержку этому проекту.

<https://www.1obl.ru/tv/vremya-novostey/vremya-novostey-ot-30-09-2020/teksler-vstretilsya-s-ministrom-transporta/>

### **КОММЕРСАНТЬ-ЮЖНЫЙ УРАЛ; 2020.30.09; ДОРОГАМ И ТРАНСПОРТУ ЧЕЛЯБИНСКОЙ ОБЛАСТИ ОЧЕРТИЛИ ПЕРСПЕКТИВЫ**

Губернатор Челябинской области Алексей Текслер и **министр транспорта России Евгений Дитрих** обсудили перспективы развития дорожной и транспортной инфраструктуры в регионе. Глава региона рассказал о реализации национальных проектов, а также заручился дополнительной поддержкой федерального министерства на следующий год. Планируется войти в программу **Минтранса** по обновлению общественного транспорта в крупнейших городах региона. Уже в 2021 году начнется реконструкция аэродромного комплекса магнитогорского аэропорта.

Губернатор Челябинской области Алексей Текслер и **министр транспорта России Евгений Дитрих** обсудили текущее состояние и перспективы развития дорожной отрасли и транспортной инфраструктуры в регионе. Встреча состоялась во время двухдневного рабочего визита главы Челябинской области в Москву.

Алексей Текслер подчеркнул во время встречи, что приведение дорожной сети региона в нормативное состояние – это ключевая задача, которая стоит перед правительством Челябинской области. Для ее реализации дорожный фонд в этом году был увеличен в два раза по сравнению с 2019-м и превысил 20 млрд руб. Из них 3,9 млрд руб. – средства федерального бюджета. Всего в 2020 году планируется привести к нормативу 797 км дорог. Глава Челябинской области отдельно доложил **Евгению Дитриху** об освоении федеральных денег. В частности, завершаются работы по национальному проекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», в рамках которого отремонтируют 297 км магистралей. Беспрецедентные средства выделены Челябинску, Магнитогорску и другим муниципалитетам. Также дополнительные деньги из федерального бюджета – 598 млн руб. направили на проект «Притяжение» в Магнитогорске, на которые будет обустроена улично-дорожная сеть нового городского квартала. Кроме того, Алексей Текслер доложил о реализации социально значимых проектов – реконструкции Ленинградского моста в Челябинске и капремонте путепровода над железнодорожными путями на улице 9 Мая в Магнитогорске. На встрече глава региона презентовал еще один важный проект – строительство дороги в обход Миасса в направлении Екатеринбурга, которая позволит пустить грузовой транспорт в объезд города. Необходимо построить 35 км нового дорожного полотна, 7 км реконструировать. Глава региона попросил **Минтранс РФ** оказать поддержку.

Помимо этого участники встречи обсудили еще один ключевой для Челябинской области вопрос – обновление подвижного состава пассажирского транспорта. Регион направил в **Минтранс** заявку на получение субсидии в рамках **нацпроекта** для приобретения в 2021 году более 100 новых автобусов, 50 трамваев и 50 троллейбусов для Челябинска, а также 17 трамваев для Магнитогорска. «Важно, чтобы в следующем году мы не изменили существующую динамику по дорожному строительству. Договорились о дополнительной поддержке федерального уровня. В следующем году войдем в программу **Минтранса** по

обновлению общественного транспорта в наших городах», – прокомментировал итоги встречи с **Евгением Дитрихом** Алексей Текслер.

Еще одним важным результатом встречи министра транспорта РФ и губернатора Челябинской области стал перенос начала реконструкции аэродромного комплекса международного аэропорта Магнитогорск на более ранний срок. По словам Алексея Текслера, проектно-сметная документация имеет высокую степень готовности, до конца года планируется получить заключение госэкспертизы. Ожидалось, что строительно-монтажные работы начнутся в 2022 году, однако на встрече была достигнута договоренность о том, что первые средства из федерального бюджета поступят в 2021 году.

Генеральный директор АО «Международный аэропорт Магнитогорск» Евгений Кирсанов позитивно воспринял решение о переносе сроков начала реконструкции. «Работы рассчитаны на три летних периода. Будет проведена реконструкция и усиление покрытия взлетно-посадочной полосы, строительство десяти стоянок для воздушных судов и очистных сооружений, реконструкция системы электрообеспечения, полностью заменят светосигнальное оборудование. Фактически мы получим новый аэродром и возможность снять все ограничения, которые сегодня имеем по приему воздушных судов. Увеличится пропускная способность аэропорта – сегодня для приема судов класса Airbus A321 у нас есть только две стоянки, а будет десять», – говорит Евгений Кирсанов. Объем инвестиций в реконструкцию аэродромного комплекса в Магнитогорске составит 5,3 млрд руб. Завершение работ запланировано на 2023 год.

С 2021 года в Челябинской области увеличат количество субсидируемых маршрутов до 15. В этом году бюджет субсидировал 11 авиарейсов в Казань, Самару, Нижний Новгород, Волгоград, Сургут, Ростов, Минеральные воды, Омск, Краснодар, Красноярск и Новосибирск. В следующем году добавятся такие направления, как Пермь, Калининград, Ханты-Мансийск и Сочи из аэропорта Магнитогорска, сообщил губернатор на встрече с **министром транспорта России**.

Помимо этого Алексей Текслер рассказал о том, что в ноябре этого года планируется запустить скоростной электропоезд «Ласточка» между Челябинском и Магнитогорском, который значительно сократит время в пути по сравнению с автобусами. По данным министерства дорожного хозяйства и транспорта области, правительство региона уже утвердило маршрутную сеть пригородных поездов с включением маршрутов скоростных поездов типа ЭС1П «Ласточка» на 2021–2023 годы. Время в пути электрички из Челябинска в Магнитогорск составит 4 часа 20 минут с одной остановкой в Карталах. Южно-Уральская железная дорога прорабатывает вопрос подготовки инфраструктуры для организации движения скоростных поездов. Первая «Ласточка» прибыла в Челябинск еще в августе для технической обкатки и проверки работоспособности, второй состав должен прибыть в октябре. Стоимость проезда пока не определена.

<https://www.kommersant.ru/doc/4511864>

### **FORBES.RU; МАРИЯ АБАКУМОВА; 2020.30.09; КРЫМ, БАМ И ЦКАД: НА КАКИЕ ПРОЕКТЫ ПРАВИТЕЛЬСТВО НЕ ЖАЛЕЕТ ДЕНЕГ В ПЕРИОД ПАНДЕМИИ**

23 сентября правительство **Михаила Мишустина** приняло новый план спасения экономики (есть в распоряжении Forbes). По сравнению с предыдущей версией документа от мая 2020 года правительство скорректировало оценку стоимости и график финансирования крупных инфраструктурных проектов. В самом списке как было, так и осталось 30 проектов в сфере железнодорожного, воздушного и морского транспорта, дорожного хозяйства, ТЭК. В майском документе общая стоимость этих проектов оценивалась в 8,568 трлн рублей, в сентябрьском снизилась на 169 млрд (около 2%), до 8,399 трлн. Но перераспределение стоимости происходило неравномерно: финансирование некоторых проектов сильно выросло.

Больше всего, вдвое, подорожал проект «Развитие и модернизация электросетевого комплекса республики Крым и города Севастополь». С 2020 по 2024 годы на него планируется потратить 110,94 млрд рублей (весной надеялись обойтись 54,1 млрд, то есть рост составил 56,8 млрд рублей). «Постановлением Правительства Российской Федерации от 27.07.2020 № 1123 внесены изменения в ФЦП, предусматривающие увеличение общего объема финансирования реализуемых Минэнерго России мероприятий на 29,4 млрд рублей за счет средств федерального бюджета», – ответили на вопрос Forbes в **пресс-службе** Минэнерго. По словам представителя ведомства, 13,2 млрд рублей планируется потратить «на строительство 19 энергообъектов транзита 110 кВ ЮБК» (Южный берег Крыма – Forbes), 13,7 млрд рублей – на строительство и реконструкцию 12 энергообъектов «в рамках титула «Развитие и модернизация электросетевого комплекса Республики Крым» и 2,5 млрд рублей – на строительство на территории Севастополя подстанции с рабочим напряжением 330/110 кВ «Нахимовская». Прокомментировать разницу в 27,4 млрд в ведомстве отказались, но источник, близкий к Минэнерго, говорит, что в финальную сумму вошли расходы и других ведомств.

Еще сильнее в абсолютных цифрах (на 58,5 млрд) выросла оценка стоимости электрификации БАМа и Транссиба (+46%). Весной она оценивалась в 126,2 млрд, осенью – в 184,7 млрд. «Параметры проекта энергоснабжения второго этапа расширения Восточного полигона железных дорог, отмеченные в майской версии Общенационального плана, были сформированы предварительно, – ответили в **пресс-службе** Минэнерго на запрос Forbes. – В настоящий момент на уровне Правительства РФ уже принят окончательный вариант энергоснабжения, в связи с чем технические и стоимостные характеристики в проекте Общенационального плана будут приведены в соответствие с принятыми решениями». Кроме электрификации, выросла оценка и стоимости всего комплекса работ по увеличению пропускной способности БАМа и Транссиба со 125 млн тонн до 180 млн тонн. В предыдущем варианте плана работы оценивались в 679,4 млрд рублей, в новом – в 696,6 млрд рублей (+17 млрд). Причем этот проект планируется ускорить: в 2021 году ему добавили финансирование на 34 млрд (было 95,1 млрд, стало 129,4 млрд). Один из крупных подрядчиков этой стройки – группа 1520 Алексея Крапивина.

Ускоренными темпами будут строить ЦКАД вокруг Москвы. Общая стоимость проекта изменилась с 316 до 341 млрд (на 25,34 млрд, или на 8%). Финансирование на него выделяется в первоочередном порядке: 104,1 млрд (плюс 33 млрд к майскому плану) в кризисном 2020 году и 34 млрд (плюс 17 млрд к данным на май) в 2021. В июне 2020 года РБК со ссылкой на Счетную палату писал, что управляющая проектом компания «Автодор» попросила 15 млрд рублей, чтобы закончить стройку вовремя, то есть в 2021 году. Forbes отправил запрос в **Минтранс**.

Зато стоимость другого любимого строительными чиновниками проекта, скоростной трассы «Москва – Казань», снизилась на 74 млрд рублей (12%), с 610 млрд до 536 млрд рублей. Плановый срок окончания проекта сдвинулся с 2027 на 2024 год, но финансирование на 2020 и 2021 год дороге, наоборот, урезали. В соответствии с новым планом в 2020 году дорога получит не 8,8 млрд, а 5,1 млрд. Зато в 2021 будет уже 17,5 млрд вместо запланированных ранее 2,6 млрд.

Сильнее всего в абсолютном выражении, на 307 млрд рублей, снизилась стоимость мероприятий по строительству, реконструкции, ремонту и капитальному ремонту автомобильных дорог в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Общая стоимость этих мероприятий до 2024 года теперь оценивается в 4,493 трлн.

<https://www.forbes.ru/biznes/410125-krum-bam-i-ckad-na-kakie-proekty-pravitelstvo-ne-zhaleet-deneg-v-period-pandemii>

### **КОММЕРСАНТЪ ПРИЛОЖЕНИЕ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2020.30.09; «ПОЛНОСТЬЮ ПОТЕНЦИАЛ РЫНКА ГЧП НЕ ЗАДЕЙСТВОВАН»; ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР «ВТБ ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ ХОЛДИНГ» ОЛЕГ ПАНКРАТОВ О КОНЦЕССИЯХ**

Как влияет на рынок спор о разграничении концессий и госзаказа, не снизился ли интерес к этому механизму государственно-частного партнерства (ГЧП) и какие меры требуются для того, чтобы концессии работали на покрытие дефицита инвестиций в инфраструктуру, рассказал «Деньгам» **Генеральный директор «ВТБ Инфраструктурный Холдинг» Олег Панкратов.**

– Как влияет на рынок спор о разграничении концессий и госзакупок?

– Безусловно, этот спор существует, и, хотя это не самая основная проблема рынка, его надо решать – закон недостаточно четко разграничивает эти механизмы. В чем проблема для рынка? Инвестор или финансирующая организация не знают, когда выйдут на конкурс или с частной концессионной инициативой, не приведет ли такая правовая неопределенность к оспариванию проекта. Не могу сказать, что за последнее время банки отказывались участвовать из-за этого в финансировании концессий, но в конце 2016 года и начале 2017-го были случаи остановки ими финансирования до разрешения конфликтной ситуации по так называемому башкирскому делу.

Суть проблемы в том, что если проектом предусмотрено полное возмещение затрат из госбюджета, то это имеет признаки госзакупки, – на это в свое время указала ФАС. При этом есть две категории проектов, которые требуют полного возмещения из бюджета. Первая – это социальные объекты, где инвестор не планирует извлекать прибыль, оказывая услуги в сфере образования или медицины. Вторая – транспортные проекты, где государство не может переложить на инвестора риск трафика. Это происходит, когда точно спрогнозировать конечное количество пользователей у новой дороги сложно, а поэтому невозможно и предсказать, какая инвестиция будет экономически оправданна и с какой доходностью. В этом случае часто государство берет на себя этот риск, полностью получает доходы от дороги и гарантирует инвестору определенную выплату после создания и при надлежащей эксплуатации объекта. Это международная практика – концессия с платой за доступность.

– Где, на ваш взгляд, проходит грань между этими механизмами?

– У концессии есть три признака: наличие строительства, инвестиций и эксплуатации. Концессия – это комбинированная закупка. Но встает вопрос о сроках эксплуатации: будет ли проект концессией при сроке один год или месяц? То, что сейчас предлагает Минэкономики, направлено именно на подтверждение этих трех признаков: установить капитальный грант на уровне 75% (то есть инвестор будет обязан вкладывать средства), дальше говорится о том, что выплаты будут растянуты как минимум на пять лет после окончания строительства – это означает, что эксплуатация продлится не менее пяти лет. Где именно поставить эту точку – три, пять или семь лет, не знает никто. Но это сделать необходимо.

– Как в целом оцениваете интерес к концессиям? Не сокращается ли активность на фоне коронакризиса?

– Интерес продолжается. Мы на рынке почти 13 лет и сформировали существенный портфель, который расширяется. Основные кластеры наших инвестиций – аэропорты (Пулково и Геленджик), платные дороги (такие флагманские проекты, как ЗСД, М11), портовая инфраструктура и почтовая логистика.

Все проекты долгосрочные, и на фоне коронакризиса мы не снижаем активность. Инвестиции нужны – они помогут преодолеть экономический спад, поэтому мы смотрим на ситуацию с оптимизмом и готовы к новым проектам.

Но основная проблема рынка – это отсутствие пула проектов. Хотелось бы, чтобы государство говорило инвесторам: «Вот что я планирую сделать в ближайший год, пять

или десять лет». И было бы правильно обозначать, какие проекты планируется реализовать в рамках ГЧП – например, 10% или 5% от общего числа, ответ может быть разным. Но чем больше и стабильнее этот пул, тем лучше будет чувствовать себя отрасль. ГЧП – это дополнение к арсеналу средств, который есть у государства. И этот инструмент обладает своими преимуществами: по сравнению с госзакупками ГЧП-проекты чаще завершаются в срок и в рамках бюджета.

– Дефицит инвестиций в инфраструктуру оценивается в 2 трлн руб. в год. Что поможет его покрыть?

– Панацеи нет, нужен комплекс мер. Много говорят об инфраструктурных облигациях – безусловно, это одно из решений. Но очень важно, какого рода эти облигации – государственные, госкомпаний или же проектные. Последних не так много, хотя это одно из лучших решений с точки зрения внебюджетного финансирования. Например, мы выпускали облигации при строительстве седьмого–восьмого участков трассы М-11 – инвесторы вложились в успех этого проекта, а стоимость облигации зависела от его эффективности. Полностью потенциал рынка ГЧП не задействован: доступных средств у инвесторов и банков существенно больше, чем проектов. Рынок за 13 лет прошел огромный путь и способен стать той тягой, которая может покрыть дефицит финансирования инфраструктуры.

– Что для этого стоит еще «докрутить» в механизме концессий?

– Сейчас законодательство, может, и не совсем совершенно, но оно вполне рабочее. Конечно, надо поставить точку в дискуссии о разграничении госзаказа и концессий. И у нас есть ряд предложений – например, решить вопрос о возможности эксплуатации школ и больниц как объектов недвижимости. Сейчас четко не определено, должен ли инвестор предлагать образовательные или медицинские услуги. Также в законе предусмотрен закрытый перечень объектов, в которых может применяться концессия, – мы считаем, что механизмы ГЧП можно использовать в любых сферах и предлагаем сделать список открытым.

Важно и развитие участия пенсионных фондов в финансировании инфраструктуры – часть их активов может инвестироваться в проекты. К тому же сейчас ограничена возможность пенсионных фондов инвестировать в акционерный капитал, при этом в международной практике это довольно распространенное явление. Собственных инвестиций в акционерный капитал сейчас не так много, и часто это служит ограничением для проектов, хотя есть игроки, как «ВТБ Инфраструктурный Холдинг», которые готовы это делать. Возможность пенсионных фондов инвестировать, может быть, не на строительной, а на эксплуатационной стадии стала бы большим шагом вперед.

<https://www.kommersant.ru/doc/4501081>

### **КОММЕРСАНТЬ ПРИЛОЖЕНИЕ; АЛЕКСЕЙ БУРОВ; 2020.30.09; ГОД ОСОБЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ; КОМУ ПОМОГЛА И КОМУ ПОМЕШАЛА СИТУАЦИЯ С КОРОНАВИРУСОМ**

Пандемия коронавирусной инфекции отразилась на самых разных секторах экономики, включая машиностроение. Часть уральских предприятий столкнулись с разрывом контрактов, часть – с резким снижением спроса. Однако были и те, чье производство в течение 2020 года выросло в разы.

Кому пандемия помогла

По итогам января–июня 2020 года в пяти из шести видов деятельности в машиностроении Свердловской области показатель роста индекса промышленного производства составил от 6% до 40%. Об этом сообщил первый заместитель губернатора Алексей Орлов в рамках онлайн-сессии «Иннопром». Для региона машиностроение исторически является одной из основных отраслей промышленности: на территории Среднего Урала работает около 3 тыс. машиностроительных предприятий. В 2019 году объем отгруженной промышленной

продукции, произведенной ими, в регионе вырос на 4% по отношению к уровню 2018 года.

Господин Орлов отметил, что введение ограничительных мер и неблагоприятная экономическая обстановка способствовали переориентации предприятий машиностроения на закупку комплектующих и заказ промышленных услуг на Урале.

Союз машиностроителей о ситуации в отрасли

Взрывной рост объемов производства произошел у производителей медицинской техники, чьи мощности были сосредоточены на борьбу с коронавирусной инфекцией. В качестве примера Алексей Орлов привел завод ЭМА, который увеличил выпуск бактерицидных излучателей более чем в 15 раз – с 300 единиц оборудования в марте до 5 тыс. в июне. На уральских предприятиях значительно выросли объемы производства аппаратов искусственной вентиляции легких (ИВЛ). Только Уральский приборостроительный завод (УПЗ, входит в КРЭТ в составе госкорпорации «Ростех») нарастил выпуск аппаратов ИВЛ в 50 раз – до 3 тыс. единиц в месяц. Даже скандалы из-за пожаров в двух больницах, причиной возникновения которых подозревали аппараты ИВЛ производства УПЗ, не помешали предприятию увеличить чистую прибыль в первом полугодии 2020 года в 290 раз. «Чистая прибыль за шесть месяцев 2020 года составила 1,928 млрд руб., за шесть месяцев 2019 года – 6,638 млн руб.» – говорится в квартальном отчете УПЗ.

Напомним, концерн КРЭТ был назначен федеральным правительством единственным поставщиком аппаратов ИВЛ в российские больницы в рамках госконтракта с Минпромторгом (6,7 тыс. аппаратов на 7,5 млрд руб.). Кроме того, больницы закупают технику у производителя напрямую.

Власти Свердловской области отмечают вклад в борьбу с пандемией и других предприятий региона. Так, компания «Аста» перестроилась на выпуск бактерицидных облучателей, дозаторов и антисептических средств. Увеличил производство и расширил линейку выпускаемой медицинской техники Уральский оптико-механический завод (УОМЗ). Машиностроительный завод имени Калинина (МЗиК) выпустил новые коммунальные машины МК2000, которые можно использовать для санитарной обработки общественных пространств.

Транспорт поехал вниз

Наиболее всего от пандемии пострадали машиностроительные предприятия, связанные с транспортной отраслью. Клиенты Уральского дизель-моторного завода (УДМЗ, входит в холдинг «Синара – Транспортные машины») отменили около 50% заказов в сфере железных дорог, сообщил на пресс-конференции генеральный директор УДМЗ Петр Скворцов. «2020 год стал достаточно тяжелым для российской промышленности. В связи с коронавирусной инфекцией заказчики стали резко сокращать свои инвестиционные программы. Мы попали в эту же, так сказать, емкость, и, соответственно, 50% заказов у нас были отменены, если брать в разрезе Российских железных дорог, но, так или иначе, за счет тех программ, которые мы наметили, мы их не остановили. Мы их все реализовываем. Высвободившийся из-за сокращения планов персонал мы направили на реализацию улучшений. Сегодня в процессе улучшения производства участвуют 80% сотрудников», – рассказал господин Скворцов.

Резкое снижение спроса на подвижной состав почувствовал Уралвагонзавод (УВЗ). Соотношение военной и гражданской продукции на нем составляет примерно 50% на 50%. «Если по линии гособоронзаказа и военно-технического сотрудничества предприятие обеспечено работой в полном объеме, то в части гражданского направления производство недозагружено. Еще в прошлом году начала складываться проблема перепроизводства вагонов», – пояснили в **пресс-службе** УВЗ. На ситуацию влияет профицит вагонов на сети РЖД и снижение объемов грузоперевозок из-за пандемии.

Для сохранения рентабельности на предприятии введен режим жесткой экономии по всем направлениям деятельности. Среди предпринимаемых мер: развитие экспорта, поддержка

проектов производства дефицитных комплектующих, развитие компетенций в части сервисного обслуживания, переобучение персонала и перевод его между производствами.

Кризисные изменения

По словам главы Минпромторга Дениса Мантурова, текущий кризис ускоряет технологические трансформации: выросла online-торговля не только продовольствием, но и промышленной продукцией.

«Можно рассчитывать на восстановление покупательской способности и постепенное улучшение ситуации в секторах, ориентированных на потребительский спрос. То же самое можно сказать и по отраслям транспортного машиностроения, которые зависят от темпов возобновления грузовых и пассажирских перевозок. Сейчас большинство сложившихся глобальных кооперационных цепочек снова заработали, либо были найдены альтернативные поставщики комплектующих», – считает Денис Мантуров.

Заказы государства

Самыми привлекательными заказчиками для уральских машиностроителей остаются нефтегазовые компании, госкорпорации, Министерство обороны.

НПО автоматики является давним подрядчиком корпорации «Роскосмос». На предприятии разработан и изготовлен бортовой компьютер с элементами искусственного интеллекта для ракеты-носителя корабля «Союз МС-16», который был запущен 9 апреля.

УК «УЗТМ-КАРТЭКС», которая объединяет Уралмашзавод и ИЗ-КАРТЭКС имени Коробкова, проявляет интерес к проектам госкорпорации «Росатом». В частности, в альянсе с «Атомэнергомашем» намерена участвовать в тендере на поставки стальных корпусных отливок для строительства самого мощного в мире атомного ледокола ЛК-120 «Лидер». Предполагается, что головное судно будет построено до конца 2027 года. Кроме того, Уралмашзавод с 2002 года участвует в строительстве АЭС «Куданкулам» (Индия). В 2020–2021 годы выполняет контракт на поставку грузоподъемного оборудования.

«В планах компании – усилить позиции в сегменте оборудования для атомных объектов. Потенциал этого направления очень высокий: атомная энергетика развивается во всем мире, строятся новые блоки атомных станций как в России, так и за рубежом», – пояснил гендиректор УК «УЗТМ-КАРТЭКС» Ян Центр.

В целом по итогам 2020 года «УЗТМ-КАРТЭКС» планирует реализовать 45 экскаваторов, 33 дробильно-размольные установки, 11 единиц подъемно-транспортного оборудования и шахтных машин. По итогам первого полугодия 2020 года УК получила выручку по МСФО в размере 11,9 млрд руб.

ПАО «Уралхиммаш» (входит в группу ОМЗ) также интересуется атомной промышленностью: завод выиграл тендер на поставку 72 единиц оборудования для двух блоков Курской АЭС-2. Выполнить контракт необходимо до 2023 года. Кроме того, предприятие продолжает изготавливать оборудование для нефтегазового комплекса. В сентябре был заключен контракт на изготовление 12 аппаратов для обустройства Салмановского (Утреннего) нефтегазоконденсатного месторождения (разрабатывает НОВАТЭК). Поставку необходимо завершить до ноября 2021 года.

Расчет на инфраструктурные проекты

Президент Свердловского областного союза промышленников и предпринимателей и владелец группы «Синара» Дмитрий Пумпянский считает, что в долгосрочном плане необходимы масштабные действия, которые затронут сразу целый спектр промышленных отраслей и позволят обеспечить мультипликативный эффект в экономике.

«Среди долгосрочных перспективных мер – сохранение инвестиционных программ крупных государственных компаний и естественных монополий, выступающих своеобразными локомотивами отечественной экономики. Это поможет поддержать реализацию масштабных инфраструктурных проектов, в частности таких, как программа развития РЖД, модернизация электросетей ПАО «Россети», крупные проекты нефтегазовых компаний, а также проекты Минстроя, Минтранса и Минпромторга

России», – уверен господин Пумпянский. По его мнению, такие инвестиционные программы должны получать поддержку не на два-три года, а на пять-десять лет, чтобы обеспечить долгосрочный эффект от их реализации национальной экономике.

В частности, Дмитрий Пумпянский считает необходимым разработать программу комплексной модернизации системы общественного городского транспорта. «Это даст импульс огромному числу отраслей, включая транспортное машиностроение, автомобильную промышленность, металлургию, радиоэлектронику и приборостроение, электротехническую и кабельную промышленность и другие. Однако подобные проекты требуют системной долгосрочной поддержки со стороны государства», – подчеркнул он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4511132>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; УЛЬЯНА ВЫЛЕГЖАНИНА, ЕВГЕНИЙ ГАЙВА, СВЕТЛАНА ДОБРЫНИНА, ТАТЬЯНА КУЗНЕЦОВА, ЮЛИЯ ПОТАПОВА; 2020.30.09; ДВИЖЕНИЕ НА ОБОЧИНЕ; ВДОЛЬ ДОРОГ ПОЯВЯТСЯ КАФЕ, МАГАЗИНЫ И ЗОНЫ ОТДЫХА**

Вдоль дорог в России появятся многофункциональные зоны (МФЗ) с площадками для питания и отдыха, торговлей и сервисным обслуживанием, рассказали в **Росавтодоре**. Они необходимы для комфортного путешествия автотуристов, работы дальнобойщиков, и для развития прилегающих территорий.

«По поручению **министра транспорта** Федеральным дорожным агентством была разработана концепция развития объектов дорожного сервиса и генеральная схема. Она включает более тысячи объектов, в рамках которых возможно развитие территорий и привлечение инвесторов», – сообщил начальник Управления земельно-имущественных отношений Александр Соколовский.

Такие зоны могут включать мотели и детские площадки, ярмарки местных товаров, сувенирные магазины, здесь даже могут разместиться торговые сети.

На фоне пандемии популярность автопутешествий выросла, но страна к этому не готова из-за неразвитости придорожной инфраструктуры, отметила вице-президент Общенационального союза индустрии гостеприимства Наталья Осипова.

Сейчас вдоль федеральных трасс в России действует около 14 тысяч объектов дорожного сервиса – как правило, это только автозаправочные станции, пункты питания и торговли.

Но часто они размещаются в хаотичном порядке, местами дроги перенасыщены такими объектами, а в других случаях, наоборот, их не хватает, признают в **Росавтодоре**.

Чтобы исправить ситуацию, создание придорожных сервисов планируется ввести в организованное русло. На каких-то дорогах предполагается построить новые зоны сервисного обслуживания. Участки, которые недостаточно обеспечены дорожным сервисом, необходимо определить с помощью регионов. Такие проекты могут быть реализованы на основе государственно-частного партнерства или с условием льготного выделения земельных участков инвесторам, которые смогут создать качественный и комплексный сервис, отметил Соколовский.

На других трассах объекты придорожной инфраструктуры будут переводиться в «кластерный режим для доведения их до многофункциональных зон», – сказал представитель **Росавтодора**. То есть обычные автозаправки дополняют магазинами, кафе, зонами отдыха, детскими площадками.

Бизнес на местах старается создавать многофункциональные сервисные зоны самостоятельно. Например, в Калининградской области у поселка Талпаки в 50 километрах от Калининграда еще в 90-е годы местный предприниматель начал продавать дальнобойщикам, следующим в Калининград из «большой России», кофе и чебуреки. Через поселок проходят две из трех калининградских федеральных автодорог: А-229 «Калининград – Черняховск – Нестеров – граница с Литовской Республикой» и А-216 «Гвардейск – Неман – граница с Литовской Республикой». На трафике бизнес вырос.

Сейчас чебуречная превратилась в огромное кафе с модной открытой кухней и стала достопримечательностью региона. Здесь продолжают обедать дальнбойщики, однако и туристы считают своим долгом попробовать талпацкие чебууреки.

Чего, по словам самих путешественников, не хватает региону, так это придорожных рынков, обозначенных специальными указателями. В этом году эксклав благодаря гостям из других регионов пережил настоящий туристический бум. Многие брали в аренду автомобили и передвигались по области самостоятельно. «Вот если бы где-то на съездах с дорог поставили пару-тройку палаток, предупредив о них заранее с помощью указателей, думаю, такие места пользовались бы популярностью среди туристов», – полагает петербуржец Александр, посетивший Калининградскую область.

На трассе Кемерово – Новосибирск предприниматель Эдуард Даниленко открыл кафе десять лет назад. «Вложив свободные деньги, через аукцион получили участок земли и построили с нуля кафе-бар с банкетным залом на 150 посадочных мест, – вспоминает он. – Это, к слову, избавляет нас от арендной платы, которая для многих сегодня стала неподъемной. Поваров приглашали из числа жительниц близлежащих сел».

Востребованы придорожные сервисы и в Алтайском крае. По данным регионального **минтранса**, обеспеченность автодорог края объектами общепита питания близка к нормативу, а заправочных станций даже вдвое больше нормы. Но дорожные сервис-центры размещены неравномерно. Большинство комплексов сконцентрировано вдоль федеральной трассы «Чуйский тракт» – основной логистической и туристической артерии региона. А на других дорогах такого разнообразия уже не встретишь, даже на федеральной трассе А-349, соединяющей Барнаул, Рубцовск и границу с Казахстаном. Про региональные и межмуниципальные дороги и говорить не приходится. Например, отправляясь на машине из Барнаула на популярное озеро Яровое, придется поискать место, где можно поесть и что-то купить с собой в дорогу. К тому же большинство дорожных объектов предоставляет отдельные услуги. В итоге заправляться приходится в одном месте, обедать в другом, а для ночевки искать гостиницу. Из почти тысячи объектов в крае только 30 предлагают все в комплексе для автотуристов и дальнбойщиков.

Урал по качеству дорожного сервиса и количеству сервисных зон можно считать «крепкой серединой», говорят эксперты. На территории Свердловской области действует до 1200 автостоянок, где водители могут передохнуть, поесть и заправить автомобиль. Причем треть из них – это именно многофункциональные комплексы с гостиницами, кафе и зонами отдыха. «С точки зрения дальнбойщика – все отлично. А вот с позиции автопутешественника, а их в этом году стало гораздо больше, – есть куда расти», – признает вице-президент региональной ассоциации развития придорожного сервиса Сергей Ли.

Для цивилизованного развития придорожных сервисов стоит разделить потоки грузового и легкового транспорта, считают эксперты. Кроме того, предстоит поработать и с законодательством. В существующей нормативной базе развития придорожного сервиса много пробелов, указывают в **Росавтодоре**. Например, отсутствуют как само понятие многофункциональной зоны, так и стандарты качества услуг дорожного сервиса, не урегулировано примыкание местных дорог к основной трассе. Для устранения пробелов **минтранс** и **Росавтодор** уже подготовили несколько редакций внесения изменений в закон об автомобильных дорогах. В **Росавтодоре** также считают, что планы по развитию объектов придорожного сервиса стоит включить в **нацпроект** по туризму, который сейчас разрабатывает Ростуризм.

К новой стратегии развития трасс перешла и госкомпания «Автодор», отметила генеральный директор компании «Автодор – Девелопмент» Анастасия Козлова. Вдоль дорог уже строятся многофункциональные сервисные площадки, которые ориентированы не только на обслуживание транспортного потока, но и на развитие территории. В итоге

скоростная дорога становится точкой «раздачи инноваций в регионе», чтобы местные жители также могли получать современные услуги, сказала она.

«Сами дорожники не решат вопрос развития туризма. Нужна общая площадка с участием **минтранса, Росавтодора**, Ростуризма, регионов и инвесторов», – считает Соколовский.

<https://rg.ru/2020/09/30/kak-v-blizhajshie-gody-izmenitsia-pridorozhnaia-infrastruktura.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – КРЫМ; ЮЛИЯ СУКОНКИНА; 2020.30.09; ПРОЕЗЖАЙТЕ МИМО; КРЫМЧАНЕ ОПАСАЮТСЯ, ЧТО СТРОИТЕЛЬСТВО ОБЪЕЗДНОЙ ДОРОГИ ВБЛИЗИ АЯНСКОГО ВОДОХРАНИЛИЩА ПРИВЕДЕТ К ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ КАТАСТРОФЕ**

Заречное находится в 15 километрах от Симферополя, из поселка открывается живописный вид на горы, за полем – чистейшее Аянское водохранилище. Здесь нет газа, воды и дорог. Местные жители признаются: экология и пейзажи – все, что у них есть, ради этого они здесь и живут. Многие поменяли городские удобства на сельскую тишину и чистый воздух.

Евгений Крылов семь лет назад с женой и четырьмя детьми переехал из Симферополя в Заречное. Супруги давно мечтали жить в красоте, дышать свежим воздухом, ходить босиком по земле. Отсутствие в селе благ цивилизации Крыловых не испугали. Сегодня они уже не представляют себе жизнь в другом месте.

В прошлом году жители Заречного узнали, что через их поселок может пройти скоростная трасса – объездная дорога от Симферополя к Южному берегу Крыма. Ее протяженность 27 километров, пропускная способность – до 40 тысяч авто в сутки. Дорога нужна, чтобы разгрузить крымскую столицу от транспорта: так автомобилисты смогут попасть в Ялту, не заезжая в Симферополь.

– Все началось в ноябре 2019 года, когда жители села увидели перед своими домами геодезистов с треногами. От них и узнали, что здесь собираются строить трассу, – рассказывает Евгений Крылов.

Зареченцы добились встречи с представителями администрации Симферопольского района, на которой депутаты Добровского сельского поселения обнародовали письмо Минтранса РК к администрации Добровского сельского поселения с просьбой согласовать схему прохождения Юго-Восточного обхода рядом с Аянским водохранилищем.

Как оказалось, есть несколько вариантов строительства объездной дороги, окончательный проект еще не утвержден и не представлен общественности. По одному из них трасса пройдет прямо через село в 130 метрах от Аянского водохранилища. По второму дорога огибает военный полигон и пересекает действующую трассу в районе остановки Перевальное-1, далее проходит через садовое товарищество «Родничок» и вливается в действующую трассу в районе лесничества.

При любом раскладе у жителей через суд будут изымать земельные участки для государственных и муниципальных нужд. А те, кто останется здесь жить, окажутся зажатыми в кольце между двух дорог и несколькими мостами. Вместо тишины и чистого воздуха – круглосуточный шум и выхлопные газы.

Местные власти не обсуждали с населением компенсации. А недвижимость здесь дорогая и участки всегда в цене. Люди считают, что правительство республики и профильные ведомства должны проработать вопрос благоустройства для тех, чьи дома не попадут под снос.

Жители Добровской долины обратились к властям с просьбой не рассматривать вариант прохождения трассы около Аянского водохранилища и проработать вариант с наименьшим ущербом для населения и экологии предгорного Крыма.

В Крыму напряженная ситуация с водой, а водохранилище – единственное в этом районе. Оно было построено в 1928 году, его объем – 3,9 миллиона кубов. Источник находится в

1300 метрах, у самого подножья горы Чатыр-Даг, что исключает проникновение любых видов сточных вод. До 2014-го территорию водохранилища тщательно охраняли.

Крымские экологические организации выступили с предложением признать Симферопольское и Аянское водохранилища водными объектами питьевого назначения и присвоить им соответствующий статус. Это позволит ужесточить требования к экологической безопасности – как самих водных объектов, так и поясов водоохранной зоны. Но пока эту инициативу власти не поддержали.

Жители Добровской долины сами предложили альтернативный вариант строительства дороги: трассу можно безболезненно провести по Ангарскому военному полигону в окрестностях села или по его краю. Но Министерство обороны РФ его не одобрило.

Жители в растерянности, они не знают, что ждет их дальше.

Некоторые граждане, воспользовавшись неопределенной ситуацией, пытаются на ней нажиться. Появились объявления о продаже пустующих земельных участков площадью шесть и десять соток между существующей трассой и полигоном по бросовым ценам – 450 и 650 тысяч рублей. Именно эти наделы рассматривались в одном из проектов прохождения трассы. Но представитель продавца убеждает потенциальных покупателей, что «трассы здесь точно не будет».

Также в границах села рядом с первой линией в месте предположительного прохождения трассы по первому варианту месяц назад начали появляться «картонные домики» – так окрестили местные жители быстро возводимые строения из облегченных панелей. Их владельцы при минимальных затратах на строительство надеются получить хорошую компенсацию от государства за снос этих сооружений.

23 сентября состоялась встреча жителей сел Заречное и Пионерское с вице-премьером РК Евгением Кабановым, министром транспорта Сергеем Карповым, главой администрации Симферопольского района Дионисием Алексановым.

Евгений Кабанов подтвердил, что рассматривается несколько вариантов строительства трассы. По одному из них при соблюдении всех норм действующего законодательства трасса пройдет вблизи Аянского водохранилища. В этом случае под изъятие попадает 112 участков. По другому проекту, трасса пойдет ниже полигона, под изъятие попадает 172 участка, но этот вариант на 40 процентов дороже, чем первый.

– Мы слышим мнение граждан и склоняемся к варианту провести дорогу рядом с полигоном. На общественные слушания вынесут два проекта строительства трассы – тот, за который проголосует большинство, и будет утвержден, – пообещал Евгений Кабанов.

<https://rg.ru/2020/09/30/reg-ufo/krymchane-vystupili-protiv-obezdnoj-dorogi-u-vodohranilishcha.html>

### **КОММЕРСАНТЪ FM; 2020.30.09; ЭЛЕКТРОСАМОКАТЫ ПОЕДУТ ЗА ПРАВАМИ; КАКОЙ ПРАВОВОЙ СТАТУС У ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА**

Мощный электросамокат – это почти мопед, и ездить на нем без прав нельзя. В МВД разъяснили правовой статус владельцев и арендаторов электрических скутеров. Там подчеркнули, что самокат мощностью выше 250 Ватт – это полноценное транспортное средство, и на водителя распространяются санкции, прописанные в Кодексе об административных правонарушениях, а именно – штрафы от 5 тыс. до 15 тыс. руб.

Двигатель в 250 Ватт позволяет электросамокату разогнаться примерно до 25 км/ч. И в данном случае именно скорость, а не мощность, должна быть определяющим критерием, поясняет сооснователь сервиса аренды самокатов Lite Андрей Куприков: «Действительно, в законе прописано, что транспортные средства мощностью больше 250 Ватт являются мопедами, на них нужны права категории М. Но зарубежные страны пришли к тому, что регулирование основывается на скорости, и самокатом считается транспортное средство с максимальной скоростью до 25 км/ч, а все, что быстрее, это уже мопеды».

Для нашего бизнеса это ограничение проблемой не является, потому что все наши самокаты имеют максимальную мощность 250 Ватт и ограничение скорости 25 км/ч. Как следствие, нам не нужно спрашивать права, специальных требований к нашим клиентам мы не предъявляем. Планируем вполне себе комфортно, в том же режиме работать до конца сезона. Я думаю, что мы отработаем еще часть октября, будем смотреть по погоде». Большинство самокатов, представленных на маркетплейсах, можно управлять без водительского удостоверения. Впрочем, даже если мощность девайса – 350 Ватт, он все равно не поедет быстрее 25 км/ч, а значит, можно оспорить его принадлежность к классу мопедов. **Минтранс** сейчас готовит поправки к ПДД, в которых пропишет требования к водителям электросамокатов.

Пока же, несмотря на пристальное внимание властей, самокатов в городе становится все больше. За минувшее лето появилось очень много прокатных сервисов. Это сложный, но перспективный бизнес, говорит основатель издания «Трушеринг» Юрий Николаев: «Сейчас, допустим, у нас в Москве есть два крупных оператора – Whoosh и URent. Смысл в том, что Whoosh, например, дептранс разрешил встать на юго-западе, а URent нет, а клиенты на юго-западе Москвы более платежеспособные. В связи с этим получается история, когда Whoosh может себе позволить на повышенном спросе так называемом повышать цену, она доходит до 9 руб. в минуту, если я ничего не путаю. Вот теперь давайте посчитаем: 9 руб. в минуту – это практически как взять автомобиль в каршеринге, только стоимость инвентаря разная. Если самокат от 20 до 40 тыс. руб. в зависимости от производителя, то для автомобиля только лизинговый платеж в месяц 30 тыс. руб. будет. Исходя из этого, можно примерно посчитать какую-то маржинальность одной единицы инвентаря.

По ощущению, думаю, что они прибыльны с первого года работы».

По логике закона, если самокат – это мопед, то и права для управления им нужны или категории М, или категории В. То есть автомобилистам можно смело покупать электроскутер любой мощности.

<https://www.kommersant.ru/doc/4511592>

### **КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.01.10; БАМ ВСТАЛ В ТРЕТЬЮ ОЧЕРЕДЬ; ОАО РЖД НАЧИНАЕТ ПЛАНИРОВАТЬ ЕГО РАЗВИТИЕ ДО 2030 ГОДА**

ОАО РЖД начало работу над третьей очередью расширения Восточного полигона, рассчитанной до 2030 года. Пока набор мероприятий – приблизительный, но он включает в себя масштабные работы по строительству новых путей, возведению мостов через Амур и Енисей и прокладку второго Кузнецовского тоннеля для пути на порты Ванино и Совгавань. Обсуждения с отраслью, говорят собеседники “Ъ”, пока не было. Однако они отмечают заметное преобладание в планах монополии до 2030 года пассажирских проектов общим объемом 4–5 трлн руб. и опасаются, что БАМ-3 будет едва ли не единственной крупной стройкой ОАО РЖД в грузовом сегменте.

ОАО РЖД составило приблизительный набор мероприятий в рамках предлагаемой третьей очереди расширения Восточного полигона в 2025–2030 годах. Предполагается, что к 2030 году будет достигнута провозная способность в 211 млн тонн, что существенно меньше, чем предлагала закрепить в комплексном плане модернизации инфраструктуры (КПМИ) рабочая группа Госсовета по энергетике – 260–280 млн тонн (см. “Ъ” от 28 сентября).

В рамках третьего этапа, следует из документов монополии, предусмотрено 183 мероприятия. В частности, предполагается строительство 1184 км дополнительных вторых и 674 км третьих главных путей, а также мостовые переходы через Амур и Енисей и обход Хабаровска. Также запланирована реконструкция 44 станций и строительство второго Кузнецовского тоннеля. Кузнецовский тоннель находится на участке БАМа

Оунэ–Высокогорная, первоначально тоннель здесь был построен еще во время войны, новый сдан в эксплуатацию в конце 2012 года, что позволило увеличить объемы отгрузки на порты Ванино и Совгавань.

В документе не учтен обсуждавшийся ранее проект «Северомуйского тоннеля-2», который «Сибантрацит» предлагал построить за пять лет и который должен был увеличить пропускную способность тоннеля до 100 млн тонн. При этом ОАО РЖД отмечает дефицит строителей. О нем заговорили еще год назад, когда стали известны проблемы монополии с подрядчиками, а на Восточный полигон решили отрядить военных строителей (см. “Ъ” от 31 октября 2019 года). Сейчас монополия пишет, что к 9,3 тыс. персонала, задействованного в строительстве, не хватает еще 5 тыс. человек.

В ОАО РЖД от комментариев отказались. Источник “Ъ” в монополии говорит, что пока это очень приблизительный план, оценки его стоимости нет.

Источник “Ъ” на рынке отмечает, что пока программа мероприятий третьей очереди Восточного полигона не обсуждалась широко и требует анализа. Он сообщает, что, например, от второго нового Кузнецовского тоннеля в 2014 году отказались, поскольку по итогам анализа узким местом оказался не он. «Северомуйский тоннель-2», по его мнению, также не является приоритетным, поскольку пропускная способность БАМа лимитируется другими участками. Кроме того, важным будет обсуждение будущего тарифного преysкуранта: может оказаться, что перевозки на восток будут не так востребованы, как сегодня.

Также собеседник “Ъ” отмечает, что пока третья очередь Восточного полигона – единственный грузовой проект до 2030 года, хотя пассажирских уже набралось на 4–5 трлн руб. Речь идет о развитии Центрального транспортного узла, ВСМ Москва–Санкт-Петербург, Южного кластера.

Собеседник “Ъ” подчеркивает, что монополии уже сейчас трудно исполнять планы по расширению Восточного полигона, даже несмотря на предыдущие тарифные решения по дополнительным надбавкам.

Заместитель гендиректора ИПЕМ Владимир Савчук отмечает, что этот проект третьей очереди Восточного полигона выглядит оптимизированным в соответствии с инвестиционными возможностями. Он говорит, что если развитие грузовой инфраструктуры в итоге приносит доход, то по пассажирской инфраструктуре возврат инвестиций находится в зоне риска. При большом ее присутствии в инвестпрограмме того объема господдержки, который есть сегодня, будет недостаточно. Эксперт напоминает, что за рубежом пассажирское движение активно субсидируется: например, в Германии государство ежегодно выделяет €7,5 млрд на развитие инфраструктуры и еще столько же – в виде поддержки пассажирского сообщения. Во Франции и Великобритании инфраструктура строится за счет кредитов, а государство потом их рефинансирует, Китай же субсидирует 100% капитальных затрат. А у нас государство делает акцент на том, что владелец инфраструктуры должен сам решить этот вопрос, говорит господин Савчук, а решить его он может только за счет субсидий или тарифной выручки.

<https://www.kommersant.ru/doc/4511966>

**ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2020.01.10; САМЫЙ БОЛЬШОЙ НЕ-АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ В МИРЕ ПОПОЛНИТ ФЛОТ РОСМОРПОРТА В НАЧАЛЕ НОЯБРЯ; ЛЕДОКОЛ «ВИКТОР ЧЕРНОМЫРДИН» СТРОИЛИ С 2012 Г.**

Ледокол «Виктор Черномырдин» будет введен в эксплуатацию в начале ноября. 30 сентября был подписан акт приема-передачи судна между Балтийским заводом, который строил ледокол, и его заказчиком – «Росморпортом», сообщил «Ведомостям» источник и подтвердил представитель заказчика.

«Далее предстоят мероприятия по завершению госконтракта и подготовке ледокола к зимней навигации. Он будет обеспечивать бесперебойную проводку судов в Финском заливе», – уточнил представитель «Росморпорта».

В ноябре судно только будет готовиться к эксплуатации – экипаж проверит все рабочие механизмы, будет готовиться к навигации, может проверить ходовую часть, – а непосредственно эксплуатироваться начнет ближе к концу года, когда в заливе появится лед, считает директор по развитию агентства PortNews Надежда Малышева.

Дизель-электрический ледокол проекта 22600 (ЛК-25) является самым большим в мире неатомным ледоколом, его длина – 147 м, ширина – 29 м, автономность плавания – 60 суток, мощность силовой установки – 25 МВт. Он способен непрерывно двигаться во льдах толщиной до 2 м и выполнять ледокольные работы во льдах до 3 м. Помимо проводки судов ЛК-25 может перевозить научные экспедиции и выполнять функции пожарного судна.

ФГУП «Росморпорт» оказывает ледокольные, навигационные и другие услуги для судоходства в России. Сейчас ледокольный флот «Росморпорта» составляет 36 судов, их которых 16 – это линейные ледоколы, еще 7 – линейные мелкосидящие ледоколы и 13 вспомогательных и портовых ледоколов и буксиров. К 2024 г. предприятие также ждет сдачи ледокола мощностью 18 МВт для обеспечения работы замерзающих портов Дальневосточного бассейна.

«Виктор Черномырдин» строился для прохождения в составе арктических конвоев, рассказал «Ведомостям» глава консультационного центра «Гекон» Михаил Григорьев. В частности, планировалось, что ледокол будет осуществлять проводку судов по Северному морскому пути (СМП). «Сейчас на Севморпути планируется работа более мощных ледоколов.

Исходя из этого решили, что более эффективно было бы задействовать этот дизельный ледокол на Балтике. Тем более что строительство сильно затянулось и концепция развития СМП поменялась: теперь оператор проекта развития СМП, «Росатом», ориентируется на атомные ледоколы», – указывает гендиректор «Infoline-аналитики» Михаил Бурмистров. «Виктор Черномырдин» сейчас необходим именно на Балтике для обслуживания транспортировки нефтяных грузов из портов Северо-Запада, добавляет эксперт. Так, через Приморск в январе – августе было отгружено 23,57 млн т нефти по системе «Транснефти», через Усть-Лугу – 11,29 млн т, по данным ЦДУ ТЭК.

«Росатом» пришел к выводу, что «Виктор Черномырдин» им неинтересен в качестве фрахтуемого судна по двум причинам: слишком высокая цена фрахта и слабая ледопробиваемость. Кроме того, у «Росатома» есть собственный ледокольный флот, и он ориентируется на дополнительную заявку по строительству атомных ледоколов, поэтому все дизельные предложения им неудобны», – объясняет Григорьев.

Более мощные атомные ледоколы проекта 22220 (60 МВт) Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) сейчас строит для «Атомфлота» (входит в госкорпорацию «Росатом»). Головной ледокол проекта «Арктика» в сентябре отправился на ледовые испытания в порт Мурманска. Сдача «Арктики» была запланирована на май этого года. Ледоколы этой серии «Сибирь» и «Урал» будут переданы заказчику в 2021 и 2022 гг. соответственно. Эти ледоколы смогут проводить караваны судов в арктических условиях, пробивая лед толщиной до 2,8 м, и рассчитаны на работу в Баренцевом, Печорском и Карском морях. На дальневосточной судоверфи «Звезда» этим летом началось строительство самого мощного в мире ледокола с ядерной силовой установкой мощностью 120 МВт. На этот проект было выделено 127,6 млрд руб. из бюджета. Сдать судно планируется в 2027 г., оно прежде всего будет круглогодично обеспечивать вывоз сжиженного природного газа с проектов «Новатэка» на Ямале и Гыданском полуострове.

«Росморпорт» легко перебрасывает свои суда из одного бассейна в другой по мере необходимости. Самые интенсивные ледовые проводки судами «Росморпорта»

происходят, например, не в Арктике, а в Азовском море», – рассказывает источник «Ведомостей» в отрасли.

Малышева не исключает, что в будущем «Виктор Черномырдин» может быть использован и на СМП, если грузоотправители договорятся с «Росморпортом». «Если будет договоренность с «Новатэком» или «Газпром нефтью», то ледокол можно отправить туда. Сейчас на Севморпути работают дизельные ледоколы и меньшей мощности в связке с атомными», – объясняет эксперт. «У этого ледокола есть преимущество в виде двух вертолетных площадок и ангара для постоянного хранения вертолетов. Поэтому с точки зрения проведения аварийно-спасательных работ он не имеет аналогов. Все будет зависеть от отношений между «Росморпортом» и «Росатомом» в части аренды», – считает Григорьев.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/09/30/841740-bolshoi-ledokol>

### **ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.01.10; «РОСТЕХ» НЕ СЛУШАЕТ РОСАВИАЦИЮ В ВОПРОСЕ СЕРТИФИКАЦИИ САМОЛЕТОВ И ДВИГАТЕЛЕЙ; ГОСКОРПОРАЦИЯ РАБОТАЕТ ПО ВСЕМ КЛЮЧЕВЫМ ПРОЕКТАМ С ПОПАВШИМ В ОПАЛУ АВИАРЕГИСТРОМ МАК**

Авиастроительные холдинги госкорпорации «Ростех» вопреки мнению **Росавиации** не прекращают и даже расширяют сотрудничество в вопросе сертификации авиатехники с Авиарегистром Межгосударственного авиационного комитета (АРМАК, филиал МАК), рассказали «Ведомостям» два человека, близкие к Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), и человек, близкий к Объединенной двигателестроительной корпорации (ОДК). ОАК и ОДК входят в «Ростех».

Правительство в декабре 2015 г. лишило АРМАК полномочий по сертификации авиатехники в России и передало их **Росавиации**. Такое решение стало следствием скандала, случившегося после остановки правительством деятельности авиакомпания «Трансаэро» (см. врез). «Трансаэро» принадлежала Александру Плешакову, сыну бессменного председателя МАК Татьяны Анодиной. Сертификат типа – это основополагающий документ в гражданской авиации, означающий возможность безопасной эксплуатации воздушного судна, двигателя и возможность их коммерческих продаж.

После перехода полномочий по сертификации к **Росавиации** у последней возникли проблемы с их реализацией. Во-первых, не было соответствующих специалистов, они были сосредоточены в АРМАКе и большинство не захотело переходить. Во-вторых, возникли сложности с международным признанием: у АРМАКа были соглашения с большим количеством авиационных властей мира, в том числе с европейской EASA – у **Росавиации** соглашений не было и ее сертифицирующие документы иностранные органы не признавали. Например, в 2016–2017 гг. ОАК поставила ирландской авиакомпании Cityjet семь самолетов SSJ100, экспортные сертификаты на них выдавал давно лишенный в России полномочий АРМАК, потому что сертификаты **Росавиации** EASA не признавала.

АРМАК ведет работы по основным проектам гражданского авиапрома, говорят собеседники «Ведомостей»: по среднемагистральному самолету МС-21, двигателю SSJ100 ПД-8 (предназначен для пассажирского самолета SSJ100 и самолета-амфибии «Бе-200»), двигателю для разрабатываемого самолета Ил-114 ТВ7-117, двигателю для МС-21 ПД-14. Именно гендиректор «Ростеха» Сергей Чемезов впервые публично озвучил мысль, что неплохо бы на какое-то время вернуться к услугам АРМАКа. В августе 2018 г. он заявил на совещании у **помощника президента Игоря Левитина**, что это необходимо для экспорта перспективной российской авиатехники. В августе 2019 г. Чемезов писал письмо **Путину** с предложением сертифицировать авиатехнику в АРМАКе. Президент спустил

вопрос на уровень правительства, а тогдашний **премьер-министр** Дмитрий Медведев решил вопрос в пользу **Росавиации**.

Скандал с «Трансаэро»

В конце августа 2015 г. у второй на тот момент авиакомпании страны «Трансаэро» закончились средства для операционной деятельности, правительство решило, что компанию за символические средства купит и спасет «Аэрофлот». Через месяц правительство передумало, и через три недели **Росавиация** отозвала ее сертификат эксплуатанта, «Трансаэро» остановилась. Еще через три недели Авиарегистр МАК отменил валидацию в России всех моделей самолетов Boeing 737 – самого популярного реактивного лайнера в мире и в России. После отмены валидации **Росавиация** должна была остановить полеты всех Boeing 737 российских авиакомпаний, что привело бы к коллапсу отрасли. Случился страшный скандал. АРМАК объяснил решение тем, что сама **Росавиация** не раз заявляла о технических недостатках руля высоты у Boeing 737, который и привел к двум авиакатастрофам этих судов у российских авиакомпаний. Но **Росавиация** и правительство сочли это банальной мстью за «Трансаэро»: председателем МАК была и остается Татьяна Анодина, ее сын Александр Плешаков был владельцем авиакомпании. Правительство своим решением передало **Росавиации** полномочия по сертификации авиатехники.

Сотрудничество с АРМАКом никакими законами или актами производителям не разрешено. Просто документы этой организации не имеют силы в России, зато признаются международными авиавластями. **Росавиация** всегда выступала резко против того, чтобы холдинги «Ростеха» сотрудничали с опальной организацией. «Необходимости подачи заявок в АРМАК, который утратил все сертификационные полномочия в России, нет. Если «ОДК-авиадвигатель» – компания с государственным участием – нецелевым образом расходует средства на получение документов с непонятным статусом, то это вопрос не **Росавиации**, а уполномоченных надзорных органов», – отвечал представитель **Росавиации** на запрос «Ведомостей» о сертификации АРМАКом двигателя ПД-14. **Руководитель Росавиации Александр Нерадько** называл документы АРМАКа «нелегитимными фантиками».

В июне 2020 г. **замруководителя Росавиации Олег Сторчевой** написал в **Минтранс**, что организации, входящие в контур госкорпорации «Ростех» (ОАК, ОДК, «Вертолеты России»), продолжают заключать договоры на проведение параллельной [с **Росавиацией**] сертификации авиатехники с АРМАКом. «С целью исключить нецелевые затраты на нелегитимную сертификацию АРМАКом предлагаем рассмотреть возможность рекомендовать «Ростеху» ввести запрет на целевое расходование денежных средств», – писал Сторчевой. «Ведомости» ознакомились с копией письма. **Минтранс** переслал письмо в холдинги «Ростеха», но действия оно не возымело.

«АРМАК точно оказывает консультационные услуги, когда в этом появляется необходимость», – говорит представитель «Ростеха». «Минуло почти пять лет с решения правительства, которое, кстати, было согласовано со всеми руководителями соответствующих министерств и ведомств, об отзыве полномочий по сертификации авиационной техники, ее разработчиков и изготовителей у МАК.

Вся ответственность и полномочия лежат с 2015 г. на российских федеральных органах исполнительной власти», – говорит **представитель Росавиации Елена Михеева**. «За это время российская система сертификации, аккредитованные сертификационные центры и испытательные лаборатории, научно-исследовательские организации успешно себя зарекомендовали как внутри страны, так и за ее пределами. Международное авиационное сообщество признало российскую систему сертификации. Никакой пользы и перспективы участия МАК в этих процессах не усматривается», – добавила Михеева. Представитель АРМАКа от комментариев отказался.

У АРМАКа сохранились серьезные компетенции в сертификации техники, холдинги «Ростеха» привлекают эту организацию на договорной основе, поясняет источник в ОАК.  
<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/10/01/841760-rosteh-slushaet>

### **РБК; АННА БАЛАШОВА, МАРИЯ КОКОРЕВА, ЮЛИЯ СТАРОСТИНА; 2020.01.10; FACEBOOK И TWITTER НЕ ПОЛУЧИЛИ ОТСРОЧКУ НА ПЕРЕНОС СЕРВЕРОВ В РОССИЮ**

Правительство предусмотрело в плане восстановления экономики отсрочку на перенос серверов на территорию страны только для систем бронирования авиабилетов. На зарубежные соцсети и другие сервисы она в итоге не распространится

Власти отказались вводить отсрочку на перенос в Россию серверов, на которых хранятся данные россиян, следует из утвержденного плана восстановления экономики (есть в РБК). Ранее в проектах документа предлагалось установить отсрочку до 30 октября 2022 года для выполнения требования об обязательном переносе серверов на территорию страны. Это было бы выгодно зарубежным владельцам популярных сервисов вроде Facebook и Twitter.

Но на прошлой неделе, 23 сентября, правительство одобрило Общенациональный план действий, обеспечивающих восстановление занятости, доходов населения, рост экономики и долгосрочные структурные изменения, в котором указанную отсрочку предлагается ввести только для серверов, на которых хранятся персональные данные граждан страны, и другой инфраструктуры, входящих в комплекс автоматизированной информационной системы обеспечения воздушных перевозок (АИС ОВП), то есть на системы бронирования авиабилетов.

Представитель **пресс-службы** правительства подтвердил РБК, что в итоговой версии плана содержится формулировка, касающаяся только серверов АИС ОВП. Он не пояснил, с чем связан отказ от введения отсрочки на перенос серверов для других компаний. Представитель Минцифры не ответил по существу.

Какие требования предъявляют к Facebook и Twitter

Требование закона «О персональных данных», который обязывает хранить информацию о российских пользователях на территории России, вступило в силу еще 1 сентября 2015 года. Из-за его несоблюдения ранее была заблокирована социальная сеть профессиональных контактов LinkedIn. Facebook и Twitter получили отсрочку для выполнения этого требования до начала 2020 года. В конце января ведомство возбудило административное производство в отношении обеих компаний, а в феврале мировой суд в Москве оштрафовал Facebook и Twitter на сумму по 4 млн руб. Компании не выплатили штрафы, из-за чего в июне служба судебных приставов начала в отношении них исполнительное производство. Но заблокировать сервисы не стали.

По словам гендиректора Института исследований интернета Карена Казаряна, Роскомнадзор может и дальше выписывать штрафы компаниям, нарушившим требование закона «О персональных данных», но, чтобы заблокировать кого-то, как это было с LinkedIn в 2016 году, нужно «политическое решение». «Вряд ли после истории с Telegram, которая показала, что заблокировать полностью сервис на территории России не получится, кто-то сейчас решится на такое», – указал Казарян. Он также отметил, что для Facebook и Twitter исполнение требования российского законодательства сейчас вряд ли возможно – это может вызвать вопросы у властей США, где зарегистрированы компании, из-за непростых отношений между странами. «Компании могут вызвать в конгресс, задавать вопросы», – рассуждает собеседник РБК. В 2017 году представители Facebook, Twitter, а также Google давали показания в рамках парламентского расследования «российского вмешательства» в выборы.

РБК направил запрос представителям Роскомнадзора, Facebook и Twitter.

В середине 2019 года правительство утвердило постановление № 955, согласно которому операторами АИС ОВП должны быть юрлица, зарегистрированные и являющиеся резидентами России. Базы данных и серверы, используемые для оформления внутренних авиарейсов, также должны располагаться на территории России. Операторы автоматизированных систем также должны исключить передачу персональных данных пассажиров за пределы страны при оформлении российскими перевозчиками внутренних перевозок без привлечения агентов и другие требования. Постановление должно вступить в силу с 31 октября 2021 года.

Как пояснил РБК **представитель Минтранса**, под требования этого постановления попадают не только серверы, обрабатывающие персональные данные о пассажирах, но и другие компоненты АИС ОВП. По его словам, новый срок для выполнения требования приурочен к дате перехода на зимнее расписание воздушных перевозок 2022–2023 годов. **«Перенос срока обусловлен объективным снижением финансовых возможностей авиакомпаний в текущих условиях для своевременного перехода на системы оформления внутренних воздушных перевозок, расположенные на территории России»**, – пояснил **представитель Минтранса**.

В середине прошлого года появилась информация, что американская система бронирования и продаж авиабилетов Sabre, услугами которой пользуются «Аэрофлот» и «Россия», намерена создать совместное предприятие в России вместе с «Интегро технолоджиз». Последняя, по данным СПАРК, в начале 2020-го вместе с «Сейбр Интернэшнл» зарегистрировала ООО «Сейбр Интергрупп», стороны получили в нем по 50%. РБК направил запрос в Sabre.

Помимо «Аэрофлота» иностранными системами пользуются «Победа» (американской Navitair), S7 и «Уральские авиалинии» (испанской Amadeus), региональный перевозчик «Якутия» (швейцарской SITA). Российские системы бронирования используют Utair («Сирена-Трэвел») и «Азимут» (Национальная система бронирования).

Гендиректор ТАИС (разработчик Национальной системы бронирования) Александр Сизинцев согласен, что на фоне пандемии у российских авиакомпаний сейчас нет ресурсов на подобные миграции, так как локализация глобальных систем бронирования потребует дополнительных ресурсов, в том числе со стороны авиакомпаний-эксплуатантов. «Технически это достаточно сложный процесс с учетом масштабов и сложности инфраструктуры иностранных систем», – отметил он.

«Идея [отсрочки для требований о переносе серверов, используемых во время оформления внутренних авиарейсов] хорошая, однако с функциональной точки зрения отсрочки до 2022 года недостаточно, – говорит представитель S7 Airlines. – Процесс миграции потребует значительных инвестиций, а в условиях коронакризиса финансовые возможности авиакомпаний ограничены». По его словам, компания готова рассмотреть переход на российскую систему бронирования «при условии наличия необходимого функционала PSS» (системы обслуживания пассажиров. – РБК) и его эффективности. По словам представителя «Уральских авиалиний», сейчас специалисты авиакомпании активно занимаются изучением функционала систем, удовлетворяющих требованиям постановления правительства. «О подорожании услуги пока говорить рано. Но однозначно сам процесс миграции потребует значительных затрат», – указал он.

РБК направил запрос в «Аэрофлот» и «Победу».

<https://www.rbc.ru/business/01/10/2020/5f7323199a7947e4ab38417d>

**РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.30.09; ЛЕГКИ НА ПОДЪЕМ; ПОКАЗАТЕЛИ РОССИИ ПО ВНУТРЕННИМ АВИАЛИНИЯМ ОКАЗАЛИСЬ ЛУЧШИМИ В МИРЕ**

Аэропорты России в августе 2020 года на внутренних воздушных линиях обслужили 17,1 млн пассажиров, это на 5,6% больше показателей за август 2019 года. Такие данные

опубликовала **Росавиация**. По сведениям Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA), показатели России по внутренним авиалиниям оказались лучшими в мире.

Только в России объем перевозок пассажиров на внутренних авиалиниях в августе превысил показатели 2019 года. В Китае, они, напротив, оказались ниже на 20%, в Японии и США – почти на 80%, а в Австралии – и вовсе более чем на 90% ниже уровня прошлого года.

Правда, в целом объем авиаперевозок в августе в России оказался на 28% меньше показателей августа 2019 года. Негативную роль сыграло то, что большинство зарубежных направлений по-прежнему закрыты из-за пандемии нового коронавируса.

«Парк воздушных судов, который раньше использовался на международных маршрутах, направляется теперь авиакомпаниями на внутренние авиаперевозки, что способствует снижению цен на авиабилеты. При этом, с увеличением интенсивности полетов у авиакомпаний восстановились все основные расходы и обязательства по платежам, увеличилась потребность авиакомпаний в оборотных средствах», – пояснили «РГ» в **Росавиации**. Как отметили в ведомстве, стоит продолжить секторальные меры государственной антикризисной поддержки авиакомпаний.

С этим мнением согласны эксперты. «Компании вышли в зону рентабельности, так как стоимость нефти упала, а с этим снизилась и стоимость авиакеросина. А аэропортовые сборы в России перевозчики оплачивали в рублях», – отмечает замдиректора Института инженерной экономики и гуманитарных наук Даниил Квон. Однако в отсутствие полетов по международным направлениям чтобы хоть как-то заполнить свободные самолеты, авиакомпаниям пришлось демпинговать, добавляет **глава аналитической службы агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев**. «У российских авиакомпаний не было возможности поставить более высокие тарифы, так как они балансировали на грани эластичности спроса. На это указывает показатель занятости пассажирских кресел. Если в августе 2019 года он достигал 89,2%, то в этом году – 85,5%», – поясняет он.

В итоге уровень тарифов, сложившийся в августе 2020 года, обеспечивает лишь «околонулевой» уровень операционной рентабельности. Но при этом в предыдущие годы деньги, получаемые в августе, позволяли компенсировать потери первого квартала и даже получить какой-то запас финансовой устойчивости на 4-й квартал. Сейчас авиакомпании проедают все заработанное, не сокращают долги и не делают накопления, говорит эксперт.

Потому четвертый квартал будет довольно сложным для авиаперевозчиков. Пока авиакомпании наращивают задолженность перед лизингодателями и банками, указывает Пантелеев. Отрасли нужна дальнейшая поддержка, считают эксперты.

<https://rg.ru/2020/09/30/pokazateli-rossii-po-vnutrennim-avialiniam-okazalis-luchshimi-v-mire.html>

### **ФЕДЕРАЛПРЕСС; ЕВГЕНИЯ ОМЕЛЬЧЕНКО; 2020.30.09; ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ АВИАКОМПАНИЯ: ВЧЕРА, СЕГОДНЯ, ЗАВТРА. НИКОГДА?**

Транспортная доступность Дальнего Востока – существенная проблема округа, решить которую кардинально не могут ни региональные, ни федеральные транши. Одним из вариантов решений в этом вопросе стало создание единой дальневосточной авиакомпании, которая бы объединила все необходимые ресурсы в один большой хаб. Идея вынашивается давно, и до сих пор продолжаются споры, на основе чего будет создана эта. Например, сахалинские власти предлагают свою «Аврору»: учитывая, что с 2014 года в регионе строят большой аэропорт, который может стать транспортным хабом. Или у Якутии есть идея – создать не компанию, а альянс местных перевозчиков. Но конкретики нет. Что ждет дальневосточную авиакомпанию в будущем, что это даст Дальнему Востоку и какой расклад наиболее вероятен – в материале «ФедералПресс».

Вчера, сегодня...

Сейчас в Сахалинской области строят внушительных размеров аэровокзал. Ранее этот проект, начатый еще шесть лет назад, постоянно замораживался, но сегодня строительство идет полным ходом. Аэровокзал еще до окончания работ планируют передать в частные руки – компании российского миллиардера Виктора Вексельберга, которая является одним из ключевых инвесторов. Одной из причин стала высокая стоимость строительства, которая выросла с 6 до 13 миллиардов рублей. Все расходы возьмет на себя вексельберговская компания «Ренова».

Впрочем, эксперты уверяют, что совершенно неважно, кому будет принадлежать новый аэропорт. Главное в этом вопросе другое – он будет достроен, а у Сахалина заметно повысится транспортная доступность. «Любой аэропорт, вокзал, да хоть космодром, увеличивающий транспортную доступность региона, – очень хорошо. И совершенно неважно, кто его владелец. Одни уходят, другие приходят, а аэропорты остаются. На Дальнем Востоке катастрофическая несвязанность. В ДФО меньше 20 городов с относительно большим количеством горожан. И даже в недавно подписанной **премьер-министром** РФ программе развития Дальнего Востока в качестве целей развития указано меньше 20 городов. Это говорит о том, что Дальний Восток разорван территориально», – отмечает экономист Максим Кривелевич в беседе с «ФедералПресс».

Все сходятся в одном мнении – дальневосточная компания жизненно необходима Дальнему Востоку, где бы она ни базировалась. Однако, по словам доктора экономических наук и сотрудника РАНХиГС Сергея Раевского, одной такой компании мало. «Дальнему Востоку нужно не меньше десятка подобных компаний. Я не считаю, что Сахалин подходит в качестве транспортного хаба Дальнего Востока. Какой бы там ни был аэропорт – климат в регионе для этого не подходит. Бывают случаи, когда из-за штормов и осадков останавливаются все полеты. И как в таких условиях создавать на Сахалине хаб?» – задается он вопросом, предлагая в качестве альтернативы Хабаровск.

Оба экономиста говорят, что в действительности на сегодняшний день никто, кроме Якутии, пока не ввязался в конкуренцию за дальневосточную авиакомпанию. Почему – довольно сложный вопрос, на который специалисты отвечать пока не готовы.

По мнению политолога Илдуса Ярулина, Сахалин на протяжении продолжительного времени соперничает с Якутией из-за создания единой дальневосточной авиакомпании. Глава сахалинского региона Валерий Лимаренко хочет, чтобы ее создали на островах, якутский руководитель Айсен Николаев мечтает основать ее на базе якутского перевозчика. Победителем в этом споре выйдет тот, кто предоставит самый современный и большой аэропорт.

Якутия в свою очередь предлагает создать не единую дальневосточную компанию, а альянс авиаперевозчиков, который решал бы те же задачи. **Минтранс РФ**, судя по всему, пока активно сопротивляется этой идее. Существует вероятность, что проект все-таки будет реализован, ведь договориться о единой сети и тарифах можно и без создания единой надструктуры.

... и завтра

Правда, эксперты пока не решаются говорить, как будет реализован проект. «Тут такое количество факторов, что даже выигрышный лотерейный билет угадать проще: здесь на статистику можно опереться, а по Якутии данных не очень много. Документация по дальневосточной авиакомпании пока не попала в общий доступ, и есть вероятность, что и не попадет. Дальний Восток стратегически важен для обороны РФ, а потому данные о затраченных средствах, количестве пассажиров и рейсов могут быть частично засекречены», – говорит Максим Кривелевич.

Впрочем, какой бы ни была реализация, многое зависит от государственной поддержки. «На Дальнем Востоке живет очень мало людей. Дальневосточная авиакомпания может принести пользу, но только если ее поддержит материально государство. Речь идет о

субсидировании, без которого вся задумка пойдет прахом. Чтобы заработать на перевозках в таком малонаселенном регионе, придется летать очень много», – добавляет Сергей Раевский.

Неделю назад полномочный представитель президента РФ в ДФО Юрий Трутнев отметил, что Министерство транспорта РФ пока не отправило в кабинет министров согласованные предложения о создании дальневосточной авиакомпании. И это основная причина, почему о ее будущем говорить рано.

«Поручено разработать, скажем так, несколько моделей работы авиакомпании, но никаких пока согласованных материалов в правительстве нет. Соответственно поскольку поручение в установленный срок не выполнено, нам, скорее всего, придется соответствующие ведомства потрясти и как-то собрать их или напомнить им, что дисциплина есть какая-то в правительстве. Во всяком случае, нам надо получить эти материалы», – заявил дальневосточный полпред.

Он считает, что в случае успеха объем перевозок пассажиров к 2025 году увеличится вдвое. Сбудутся ли его прогнозы, никто пока не знает, однако такой расклад пошел бы на пользу всем дальневосточным регионам.

**Жизненная необходимость**

Дальневосточная авиакомпания – проект, реализация которого необходима Дальнему Востоку. По словам Сергея Раевского, сейчас из ДФО идет серьезный отток населения. Невозможность нормально добраться, например, из Магадана на Камчатку или из Южно-Сахалинска на Чукотку только усугубляет ситуацию. Доктор экономических наук напомнил, что еще в советское время перелеты между дальневосточными населенными пунктами были обычным делом. Существовали даже краткие путевки для хабаровчан на Сахалин, чтобы провести выходные и отдохнуть. Сегодня эта система, которая работала много лет назад, разрушена. Фактически власти создают ее заново.

Но не только отток населения остается для Дальнего Востока насущной проблемой. Есть и экономические нюансы. По словам экономиста Максима Кривелевича, дальневосточные производители оказались сегодня в тупике – рынок сбыта в ДФО невероятно мал. Даже торговля с Китаем не решает проблему. Очевидно, что самое время налаживать связь с центральной частью страны и Уралом для развития внутренней экономики.

<https://fedpress.ru/article/2590672>

### **КОММЕРСАНТЬ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА, ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.01.10; ТУРОПЕРАТОРЫ ПРОСЯТ ПОСАДКИ В ПЕТЕРБУРГЕ; УЧАСТНИКИ РЫНКА ПЫТАЮТСЯ СНИЗИТЬ ТАРИФЫ НА МОСКВУ**

Чтобы удешевить туры в Санкт-Петербург, туроператор «Библио-Глобус» пытается через «Опору России» и Федеральную антимонопольную службу (ФАС) вынудить аэропорт Пулково снизить тарифы на обслуживание московских рейсов. Туроператор надеется выгадать 200–300 руб. на пассажира, в самом Пулково оценивают эффект недавнего повышения тарифов всего в 65 руб. на человека. Участники рынка отмечают, что, даже если «Библио-Глобус» добьется своего, удешевление тура максимум на 10% вряд ли заметно повысит продажи.

«Опора России» обратилась к руководителю ФАС Игорю Артемьеву с жалобой туроператора «Библио-Глобус» на тарифы аэропорта Пулково по обслуживанию московских рейсов (копия есть у “Ъ”). После дерегулирования тарифов на московском направлении ООО «Воздушные ворота Северной столицы» (ВВСС, оператор Пулково) установило там цены на ряд услуг, включая взлет-посадку и пользование аэровокзалом, примерно на 20% выше, чем для других рейсов. По мнению «Опоры России», действия ВВСС ущемляют интересы туристов, так как размер сбора включен в стоимость билета и путевки. Оператор аэропорта входит в реестр субъектов естественных монополий на транспорте, и действия компании можно считать злоупотреблением доминирующим

положением, полагают в организации. «Опора России» просит господина Артемьева проверить действия ВВСС на предмет нарушения антимонопольного законодательства.

«Библио-Глобус» Александра Туголукова анонсировал собственную чартерную программу в Санкт-Петербург в середине сентября. Она стала ответом на сохраняющиеся ограничения международного авиасообщения, которые вынуждают туроператоров активно выводить на рынок туры по России.

При поддержке Комитета по туризму Санкт-Петербурга компания планировала привезти в город за осень–зиму 150 тыс. человек. Рейсы из Москвы в рамках программы отправляются ежедневно; из Екатеринбурга, Самары, Казани, Уфы и Перми – несколько раз в неделю. По расчетам «Библио-Глобуса», тарифная политика Пулково увеличивает себестоимость каждого рейса примерно на 22 тыс. руб. В случае снижения цен стоимость тура можно будет уменьшить на 200–300 руб., до 10% от цены (сейчас стоимость двухдневных туров начинается от 3,1 тыс. руб.).

Партнер юридической фирмы «Рустам Курмаев и партнеры» Дмитрий Горбунов отмечает, что решение о дерегулировании тарифов при обслуживании в «Пулково» в конце 2019 года принималось при поддержке ФАС. Тем не менее, добавляет юрист, это не значит, что тарифы могут расти без ограничений. По его мнению, ФАС может проанализировать примененный механизм ценообразования и при выявлении нарушений сделать вывод о злоупотреблении положением. В ФАС “Ъ” не ответили.

Споры с Пулково о тарифах неоднократно вели авиакомпании, причем аэропорт нередко занимал жесткую позицию и государство на него не давило. Однако сейчас, уточняет собеседник “Ъ” на туристическом рынке, власти «колоссально заинтересованы» в поддержке внутреннего туризма, что повышает шансы «Библио-Глобуса» в противостоянии с аэропортом.

В самом ВВСС подчеркивают, что решение о дерегулировании тарифов ФАС приняла «в связи с наличием конкуренции в сфере перевозок между Москвой и Санкт-Петербургом». Регулятор отмечал, что решение направлено на увеличение числа прямых рейсов в Пулково: многие путешественники традиционно летают из Санкт-Петербурга с пересадкой в Москве. Произошедшее в конце июля повышение тарифов на московских рейсах позволяет сохранять неизменными цены на региональных направлениях, что соответствует стратегии развития пассажирских перевозок РФ, добавляют в ВВСС. По расчетам оператора, для пассажиров, следующих в Москву или из Москвы, перевозка на фоне увеличения тарифов могла подорожать не более чем на 65 руб.

Представитель OnlineTur.ru Игорь Блинов объясняет действия «Библио-Глобуса» тем, что для продажи пакетных туров в Санкт-Петербург цена должна быть действительно очень низкой: «Между Москвой и Санкт-Петербургом очень большой объем перевозок, путешествие с туроператором интересно, только если оно дешевле». Однако он сомневается, что разница даже в максимальные 300 руб. может стать для туриста существенной.

<https://www.kommersant.ru/doc/4511927>

### **КОММЕРСАНТЪ ПРИЛОЖЕНИЕ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА; 2020.30.09; РОССИЯНАМ ПРИОТКРЫЛИ ГРАНИЦЫ; ДЛЯ ПУТЕШЕСТВИЙ СТАЛО БОЛЬШЕ НАПРАВЛЕНИЙ**

Международные авиаперевозки постепенно восстанавливаются. Если для организованного туризма пока по факту оказались открыты лишь три страны – Турция, ОАЭ и Мальдивы, самостоятельным туристам повезло больше. Используя в качестве пересадочных хабов Стамбул, Дубай и Сеул, они могут заметно расширить географию поездок.

Число доступных для российских путешественников направлений растет. К середине сентября власти договорились о возобновлении прямого транспортного сообщения с

десятью странами. Рейсы по еще одному направлению – в Танзанию – также могут стать доступными для российских путешественников в зимнем сезоне: формально направление попало в список разрешенных, но сформировать программу полетов по нему российские перевозчики и туроператоры пока не спешат.

Гендиректор Travelata.ru Алексей Зарецкий отмечает, что туроператоры сейчас смогли восстановить стабильные продажи только по двум направлениям – Турции и Мальдивам. Авиасообщение с ОАЭ и Египтом пока существенно ограничено частотой рейсов: перевозчики могут организовать лишь два регулярных перелета в неделю, а перспективы восстановления чартерного сообщения только обсуждаются. При этом Мальдивы традиционно считаются дорогим направлением, спрос на которое пока также ограничивает сезон дождей. В середине сентября самый доступный недельный тур в страну с вылетом в конце октября стоил 180 тыс. руб. на двоих.

В Travelata.ru отмечали, что существует также небольшой объем предложения туров в Дубай, но на каких рейсах планируется перевозить путешественников – пока непонятно. Туристов также может отпугивать сравнительно высокая цена: минимальная стоимость туров на октябрь составляла более 80 тыс. руб. за неделю на двоих. Сооснователь Level.Travel Дмитрий Малютин поясняет, что львиную долю бронирований организованных туров на период бархатного сезона занимает Турция: направление генерирует 77% бронирований. Средний чек при этом не сильно отличается от прошлогоднего и составляет 87,5 тыс. руб.

Самостоятельные путешественники, формируя бронирования, пока предпочитают действовать осторожно. Так, согласно оценкам сервиса «Тинькофф Путешествия», в общей структуре проданных билетов в сентябре, например, на декабрь приходится только 1,7% продаж. Для сравнения в: прошлом году его доля составляла 12,5%. При этом туристы активно пользуются открывшимися возможностями для покупки стыковочных билетов в страны, которые готовы принимать российских туристов, но еще не договорились с властями о возобновлении авиасообщения. Так, в топ-15 востребованных зарубежных направлений по версии сервиса «Тинькофф Путешествия» вошли перелеты из Стамбула в черногорскую Подгорицу.

Аналитики Travelata.ru отмечают также высокий интерес к ряду закрытых направлений: путешественники активно ищут туры в Таиланд, Тунис и Доминиканскую Республику. Собеседник «Денег» на туристическом рынке указывает, что операторы сейчас больше всего рассчитывают на увеличение числа перелетов в ОАЭ, открытие чартерного сообщения с Египтом и старт регулярных программ по карибским направлениям – в Доминиканскую Республику и на Кубу. Открытие небольшого числа рейсов в Белоруссию, Казахстан и Киргизию эксперт называет скорее гуманитарным решением, добавляя, что в ближайшем будущем к ним также может добавиться Армения. Сеул, по словам собеседников «Денег», наравне с Дубаем и Стамбулом может использоваться путешественниками в качестве пересадочного хаба. Наименее вероятным он называет возобновление в ближайшей перспективе массовых туристических поездок в Европу и страны Юго-Восточной Азии.

<https://www.kommersant.ru/doc/4502966>

### **КОММЕРСАНТЪ FM; ВЛАДИСЛАВ ВИКТОРОВ; 2020.30.09; РОССИЯ НЕ ПОЛУЧИТ ИНОСТРАННУЮ ЭЛЕКТРОНИКУ; МОГУТ ЛИ РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ ЗАМЕНИТЬ ЗАРУБЕЖНЫЕ СИСТЕМЫ В СВОИХ САМОЛЕТАХ**

Российские гражданские самолеты остались без импортных комплектующих. Как сообщили в Минпромторге, иностранные компании «единовременно отказались от сотрудничества» с Россией. Часть партнеров сделала это гласно, а часть – нет. Теперь ни по действующим, ни по новым контрактам они продолжать работу не станут, пояснил

глава Департамента радиоэлектронной промышленности Министерства Василий Шпак. По его словам, ограничения могут коснуться поставок микроэлектроники, но для каких самолетов, Шпак не уточнил.

**Исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев** считает, что речь идет о проекте самолета МС-21. Еще год назад российские компании, причастные к его разработке, оказались под санкциями США. В итоге самолет остался без импортных материалов для композитного крыла.

«В основном речь идет о комплектующих, поставляемых в рамках проекта создания самолета МС-21. Дело в том, что ряд компаний, которые участвуют в создании этого самолета, попали в американский перечень санкций, в частности речь идет о компании «ОДК-Авиадвигатель», «Аэрокомпозит» и об Обнинском научно-производственном предприятии «Технология». Именно эти компании как важные участники программы МС-21 создают те комплектующие, те агрегаты, которые, собственно, и определяют прорывной характер конструкции МС-21.

Да и в целом, конечно, в качестве элемента конкурентной борьбы замедление создания и вывода на рынок продукта, который конкурирует с Boeing и Airbus, на руку и европейским, и североамериканским авиапроизводителям», – отметил Олег Пантелеев.

МС-21 должен был стать вторым, после лайнера Sukhoi Superjet 100, гражданским самолетом, созданным после распада СССР. Планировалось, что его серийное производство начнется в 2017 году, но в том числе из-за санкций, сроки сдвинулись на 2021-ый.

В сентябре **Владимир Путин** назвал хамством и проявлением недобросовестной конкуренции отказ иностранных компаний от поставок деталей для МС-21.

А ранее СМИ сообщали, что Россия планирует разработать новую модель самолета Sukhoi Superjet New, который в отличие от предшественника, будет состоять почти полностью из российских компонентов.

Авиаэксперт, бывший конструктор ОКБ Сухого Вадим Лукашевич отмечает, что теоретически Россия может заменить абсолютно все иностранные детали в своих самолетах. Но качественными они не будут.

«Сюда попадает Superjet, в частности новая модификация, самолеты, которые с 2012 года летают, им тоже периодически требуются запчасти, и создаваемый российский МС-21. Но если мы берем Superjet, то там в исходном виде где-то 60-70% иностранных комплектующих. Там, в общем, только каркас наш. Двигатели французские, авионика американская. Соответственно, на первых машинах МС-21 на сегодняшний день стоят американские двигатели. Там, естественно, то же самое, не наша авионика. Относительно того, можно ли заменить эти детали другими аналогами. Например, авионика не просто там хорошая, проблема еще в том, что если ты ставишь нашу авионику, то сразу возникает масса экспортных ограничений.

То есть если самолет с нашей авионикой, то еще замучаешься все сертифицировать для полетов за рубеж, а тем более для продажи.

Именно поэтому Superjet и пошел на максимальные иностранные комплектующие. У нас нет своей радиоэлектронной промышленности. Ее не создашь просто так. Вот есть мобильный телефон, а есть старый советский, на котором диск крутили, и по тому, и по другому можно разговаривать, но какое качество связи? И главное для самолета, – какие веса. То есть, допустим, зарубежная электроника весит 100 кг, то наша будет весить там 1800 кг», – подчеркнул Вадим Лукашевич.

Ранее глава Объединенной авиастроительной корпорации Юрий Слюсарь заявил, что первый полет самолета МС-21 с российским двигателем ПД-14 должен состояться до конца этого года.

Как отмечал тогда Юрий Слюсарь, российская авиатехника конкурентоспособна. Но авиастроители сталкиваются с трудностями при ее продвижении на экспорт. Конкуренты часто используют прямое давление, в том числе политическое, и санкционное.

<https://www.kommersant.ru/doc/4511930>

### **КОММЕРСАНТЪ FM; 2020.30.09; ПРИЛЕТАЮЩИЕ ВСТАЮТ В ОЧЕРЕДЬ ЗА ТЕСТАМИ; КАК В АЭРОПОРТАХ ОРГАНИЗОВАНА СДАЧА АНАЛИЗА НА COVID-19**

Москвичка простояла в очереди пять часов, чтобы сдать тест на коронавирус в аэропорту. Пользователи соцсетей жалуются на организацию сдачи анализов в столичных авиаузлах. Прилетевшим из Турции приходится ожидать доктора в узких душных коридорах, где не все носят маски. “Ъ FM” связался с путешественниками, которые через это прошли, и поинтересовался у представителей аэропортов, почему все так организовано. Подробности – у Ивана Якунина и Юлии Репринцевой.

К сдаче теста в аэропорту у пользователей соцсетей есть три основных претензии: долго, тесно, дорого. Стандартный ПЦР-тест стоит 2500 руб. Москвичка Алена, чтобы сдать его во Внуково, простояла три часа: «Вид у всего этого достаточно удручающий: половина лампочек только включена, прохладненько достаточно, люди сидят через одного в очереди. В 23.30, наверное, я встала в конец очереди, и только в 2.45 утра я встала непосредственно перед ширмой к доктору. Причем к нам подходит охранник и говорит: все, ребята, вы не успели. В итоге я успела. Но вообще у них есть перерыв на какой-то черт. Если уж делаете как бы для людей, сделайте, пожалуйста, три смены докторов, чтобы это был непрерывный поток».

Похожая ситуация в Шереметьево. Жительница столицы Валентина Лихошва сдавала там тест трижды, и каждый раз возникали проблемы: «Я пришла сдавать тест в терминале В, оказалось, что там было два положительных результата, и пункт приема закрыли на санобработку на несколько часов. В терминале D я сдавала этот тест – это был, наверное, самый ужасный опыт, потому что просидели там пять часов. Там узкие коридоры, ни о какой социальной дистанции речи быть не может, кто в масках, кто без масок, потому что, правда, дышать невозможно, очень тесно, люди все трогают – ручки дверей, ручки, которыми ты пишешь».

Меньше всего жалоб, судя по соцсетям, возникает в Домодедово. Там администрация предложила желающим сдать тест заранее, заполнить форму онлайн и не тратить время на толкучку в регистратуре. Но москвич Дмитрий убежден, что информировать пассажиров о такой возможности можно было лучше: «Написано в зале выдачи багажа на информационных табло: заполните онлайн-форму. А где эту форму достать, нигде не говорилось. Я подошел к товарищу, и он мне сказал, что прямо на стойке сдачи анализов есть QR-код, и его надо отсканировать, и тогда ты переходишь на онлайн-форму. Мы его отсканировали, там нужно было вбить все те же данные, что мы заполняли в самолете или на портале госуслуг, то есть еще раз почему-то надо было сделать, хотя совершенно непонятно, зачем. То есть Роспотребнадзор собирает анкеты и в то же время он требует по три раза их дублировать – на портале госуслуг, в бумажном виде и еще при сдаче теста».

Видео очередей в Домодедово в интернете тоже есть. “Ъ FM” отправил их пресс-секретарю аэропорта Александру Власову. На что он ответил другим роликом, где в очереди стоят максимум 15 человек, и подписью, что эти кадры сняты после прилета трех рейсов из Турции. В беседе с “Ъ FM” Власов пояснил, что поток пассажиров разделяют, чтобы не было скопления людей: «В Домодедово на данный момент открыто три пункта забора анализов на COVID-19, они расположены в наиболее просторных частях нашего аэровокзала – это атриумы международного и российского прилета.

Мы внимательно отслеживаем образование очередей и скоплений, и для того чтобы максимально избежать этого, используем тенсаторы, чтобы прежде всего разграничить

потоки и при необходимости перенаправить пассажиров в менее загруженный пункт сдачи анализов.

Сама процедура занимает менее 15 минут».

Представители Шереметьево и Внуково были недоступны для комментария. Тогда “Ъ FM” обратился к исполнительному директору Международной ассоциации аэропортов Сергею Никотину. Он признал, что не везде есть место для свободной рассадки желающих сдать тест. Но никаких нарушений, по его словам, аэровокзалы не допускают: «В этом году летом Роспотребнадзор вместе с Росавиацией, и мы принимали участие, подготовил специальные методические указания, которые говорили о том, каким образом должны действовать аэропорты, чтобы обеспечить нераспространение такой вирусной инфекции. И вот смею уверить, все аэропорты, сколько ни проводили там специальные проверки и так далее, практически все полностью выполняют эти методические указания».

Парадокс заключается в том, что сдавать тест в аэропорту не обязательно. Если пассажир прилетел из Турции, он может обратиться в любой удобный медицинский центр. Главное, загрузить результат на портал госуслуг в течение трех дней, иначе выпишут штраф.

За отсутствие теста на коронавирус власти оштрафуют туриста минимум на 15 тыс. руб. А максимальная сумма взыскания – 40 тыс.

<https://www.kommersant.ru/doc/4511469>

### **КОММЕРСАНТЪ FM; 2020.30.09; ПУТЕШЕСТВИЯ ПОСТАВИЛИ НА ВНУТРЕННИЙ ПОТОК; КАК РОССИЙСКАЯ ТУРИНДУСТРИЯ ПЕРЕЖИЛА ПЕРИОД ОГРАНИЧЕНИЙ**

Рост популярности внутреннего туризма не компенсировал потери бизнеса из-за пандемии. Как подсчитали в ЦБ, в мае туриндустрия в России зарабатывала на 90% меньше, чем в докризисный период. Однако даже в середине сентября, когда открыли несколько зарубежных направлений, отставание от прошлого года составляет около 55%. Между тем, несмотря на сообщения о росте спроса на путешествия внутри страны, в АТОР рассказали, что самые популярные регионы – Краснодарский край и Крым – приняли почти на треть меньше гостей, чем в прошлом году.

Впрочем, связано это скорее с укороченным летним сезоном 2020 года, рассуждает вице-президент Российского союза туриндустрии Юрий Барзыкин. По его словам, компенсировать потери из-за отсутствия туров за границу было просто невозможно: «В июне большинство работали в убыток – и средства размещения, и авиакомпании. В июле-августе наши крупнейшие туристские центры – это Краснодарский край, Крым Республика – в основном смогли выйти на уровень прошлого года по этим месяцам. Но все равно март, апрель, май, июнь они не работали, все это выпадает. Сентябрь неплохо идет, бархатный сезон, на октябрь бронирования идут. Поэтому замещение по выездному рынку где-то на 10-15% произошло.

Что касается внутреннего рынка, по бронированию и на зимний период, и на школьные каникулы, в общем-то, все идет неплохо, по горнолыжным центрам на зиму уже более 60% бронирований. Надо сказать, что, конечно, люди получили и кэшбэк впервые. С 15 октября новый этап программы будет реализовываться, уже в осенне-зимний период. Но компенсировать потери и по объему продаж, и по количеству туристов, он не сможет».

По данным Ростуризма, некоторые регионы в этом году все же приняли больше туристов, чем обычно. К примеру, в Алтайский край и Республику Алтай за два месяца приехали около 2 млн человек – это на 200 тыс. больше, чем летом 2019 года. А Бурятию посетили 74 тыс. человек против 64 тыс. в прошлом году.

Впрочем, на большинстве внутренних направлений курорты были просто не готовы принять значительно большие турпотоки, чем обычно, рассказал заместитель председателя совета директоров холдинга Jet Travel Максим Приставко: «Среди тех мест,

куда люди в принципе готовы поехать, как правило, заполняемость достаточно высокой была и до коронавируса. Увеличить в один момент поток в несколько раз, имея то же количество инфраструктуры, просто невозможно.

Чтобы просто увеличить количество отдыхающих в стране в несколько раз, нужно, наверное, лет 10-15 целевым образом над этим работать, а не просто закрыть границу и сказать, что все теперь отдыхаем в стране.

Сейчас наблюдается такая тенденция, что обеспокоенные ростом коронавируса в стране люди отказываются даже от поездок по стране и предпочитают отсидеться дома, на даче. Поэтому вообще количество поездок сократилось не только за рубеж, но и по стране».

Впрочем, как рассказали Forbes в Aviasales, турпоток путешественников, не пользующихся услугами агентств, уже достиг уровней прошлого года и даже вырос. Несмотря на практически полное отсутствие международного авиасообщения, за последние месяцы количество бронирований выросло более чем на 7%. Чаще всего, по данным сервиса поиска авиабилетов, россияне летают в Москву, Санкт-Петербург, Сочи, Симферополь, Краснодар и Анапу.

<https://www.kommersant.ru/doc/4511716>

### **ВЕСТИ ВОРОНЕЖ; АННА АНДРЕЕЩЕВА, ЮРИЙ ВАХТИН; 2020.30.09; ВМЕСТО ПАЗОВ. КАК АВТОБУСЫ ОТ МИНТРАНСА ПОМОГУТ ВОРОНЕЖУ С ТРАНСПОРТНОЙ РЕФОРМОЙ**

Минтранс одобрил вторую заявку Воронежа на льготную покупку автобусов большой вместимости, 120 таких машин получит муниципальный перевозчик «Воронежпассажиртранс». Они сменят надоевшие всем старые ПАЗики и выйдут на улицы уже в декабре. И это только начало обещанной воронежцам транспортной реформы. Чего ждать дальше, расскажут «Вести Воронеж».

Большой и вместительный, а значит, удобный для людей с ограниченными возможностями и родителей с колясками, этот ЛИАЗ выходит в рейсы на маршрут 14В второй год подряд. Таких в современном городе-миллионнике должно быть большинство, уверен мэр. Но пока на воронежских дорогах из общего количества автобусов большого класса их 40%.

– Очень удобно. Вот с коляской. Подъезжает хорошо, даже коляску поднимать не нужно. Прямо ровно выезжаем. Очень хорошо, – радуется пассажирка.

Городское предприятие «Воронежпассажиртранс» отказывается от ПАЗов. Уже 70% автопарка машины большой вместимости. Правда, переоснащение не прошло легко. Оказалось, что автобусы на газовом оборудовании некому обслуживать и ремонтировать. Три года десяток НефАЗов простоял в гараже. Специалистов обучили и теперь готовы работать с такой техникой.

– Да, у них газовое топливо дешевое с одной стороны, с другой – оно дорогое в обслуживании. Поэтому нужны специалисты, которые могут починить эту технику. Мы их воспитываем: отправляем на обучение в разные города, – пояснил генеральный директор МУП «Воронежпассажиртранс» Андрей Братякин.

Воронеж вошел в федеральную программу льготного обновления общественного транспорта по нацпроекту «Качественные и безопасные автомобильные дороги». В Минтрансе одобрили уже две заявки мэрии. Речь о покупке 120 новых автобусов большой вместимости. Цена почти вдвое меньше заводской. Ещё и рассрочка до пяти лет.

– Муниципальное предприятие первый свой взнос за эти автобусы будет делать только в 2021 году. Поэтому условия очень правильные, комфортные и, соответственно, позволяющие нам максимально обновить подвижной состав городского пассажирского транспорта, – сказал мэр Вадим Кстенин.

В мэрии это называют «значимым решением для города в условиях предстоящей транспортной реформы». В течение трех лет чиновники надеются оптимизировать

маршрутную сеть, организовать выделенные полосы, обновить почти тысячу автобусов, ввести, например, пересадочные тарифы. Уже заключены с перевозчиками новые контракты, которые предусматривают жесткую систему штрафов за нарушение условий работы. Кроме того, развивать будут электротранспорт. Москва передала Воронежу бесплатно 15 троллейбусов, которые ежедневно выходят в рейсы.

В мэрии надеются на господдержку в дальнейшем и планируют договориться с Минтрансом, чтобы автобусы большой вместимости на льготных условиях могли купить и частные перевозчики.

Новые машины будут использовать на магистральных городских маршрутах. Таких, как например, 9ка, 6, 14в. ЛИАЗы появятся на дорогах, скорее всего, не раньше ноября. До этого времени на транспортном предприятии надеются найти для них водителей. Штат придётся увеличивать почти в два раза. Сейчас открыто больше 130 вакансий.

<https://vestivrn.ru/news/2020/09/30/vmesto-pazov-kak-avtobusy-ot-mintransa-pomogut-voronezhu-s-transportnoi-reformoi/>

### **ОТВ; 2020.30.09; НА УРАЛЕ ПРЕДЛОЖИЛИ УВЕЛИЧИТЬ ГАБАРИТЫ ПЕШЕХОДНЫХ МОСТОВ**

Надземные пешеходные переходы в Свердловской области станут выше. Вопрос увеличения габаритов конструкций рассматривают в региональном Минтрансе после ЧП на Челябинском тракте.

Денис Чегаев, заместитель министра транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области: «На территории Свердловской области, насколько мне известно, около двух или трех сооружений через федеральные автомобильные дороги планируется, и уже в решениях технических по ним однозначно могу сказать, что габарит проезда будет увеличен».

Высоту конструкций скорректируют и на региональных дорогах. Это касается трех строящихся в данный момент мостов и трех, которые планируют возвести в 2021–2022 годах. По словам Дениса Чегаева, подобного ЧП, которое произошло накануне на Челябинском тракте, нельзя было предусмотреть. По предварительной информации, во время движения у КАМАЗа открылся кузов, он зацепил сооружение, и оно рухнуло, смяв кабину. Водитель погиб. К полуночи аварийные бригады освободили проезжую часть и открыли движение. Опоры моста не демонтировали. Сейчас рабочие восстанавливают ограждения у дороги.

<https://www.obltv.ru/news/auto/na-urale-predlozhili-uvlichit-gabarity-peshexodnykh-mostov/>

### **ГТРК АСТРАХАНЬ; 2020.29.09; НА ЗАВОДЕ «ЛОТОС» ПРОШЛА ЦЕРЕМОНИЯ ЗАКЛАДКИ ДВУХ ЗЕМСНАРЯДОВ**

На заводе «Лотос» как обычно шумно и оживленно. Но сегодня – особенно. Судостроители приступают к новому проекту – это серия самоходных земснарядов для **Росморречфлота**. «Данные земснаряды рассчитаны на дноуглубление внутренних водных путей РФ практически в любом регионе. Температурные режимы довольно обширны. Есть возможность работать как на севере, так и на юге», – отметил руководитель проекта 93159 Южного центра судостроения и судоремонта Азат Батыров. Церемония закладки первых 2-х земснарядов прошла в лучших традициях – при участии руководства региона, ОСК и **Минтранса России**. Всего же на астраханских верфях будут построены 4 таких судна. Каждый проект обеспечит работой, как минимум, 150 специалистов. Для астраханских корабелов это первый подобный заказ. Земснаряды будут строить по проекту голландской компании – одного из мировых лидеров по производству судов такого типа. Сроки сдачи – 2022-2023 годы. «Первенцы» отправятся в Сибирь. В планах заказчика задействовать эти суда на реках Обь и Иртыш. А астраханским корабелам проект открывает новые перспективы. Серийное производство – это залог качества и того,

что без заказов завод не останется. «В перспективе мы смотрим на 20. Это зависит от возможностей лизинговых компаний, с которыми мы сейчас работаем, и от возможностей Минпромторга. В дальнейшем мы хотели бы, чтобы цифра 20 была значительно увеличена», – подчёркивает **заместитель Министра транспорта РФ Юрий Цветков**. Некоторые земснаряды останутся в нашем регионе, ведь сегодня многие водные артерии не готовы к проходу судов. Связано это как раз с проблемами дноуглубления. К слову, чтобы сократить потребность в этих работах, нужно укреплять берега, считает вице-губернатор Александр Шарыкин. И здесь на помощь могут прийти геосинтетические ткани, которые производят на заводе «Гекса-Лотос». Материал широко применяют в дорожном строительстве, он позволяет покрытию не разрушаться. «Задача уже поставлена. Я думаю, что проектировщики сейчас могут посмотреть и предоставить нам предложения, как можно использовать материалы этой компании», – сказал вице-губернатор – председатель Правительства Астраханской области Александр Шарыкин. Кстати, в одном из астраханских сёл уже опробовали этот способ. И успешно. А увеличение мощностей позволит и дальше применять эту практику. «Гекса-Лотос» заложил вторую очередь производственного комплекса. Запуск планируют на начало следующего года. «Мы рассчитываем с вводом в эксплуатацию второго цеха увеличить объём выпуска в 3-4 раза и создать порядка 80 рабочих мест. Сейчас в год выходит где-то 1,5 млн. кв. метров ткани, а выпускать будем 7-8 млн», – говорит генеральный директор ООО «Гекса-Лотос» Александр Кочетков. Включая новые виды ткани. А к 2024 году завод запустит третью очередь. Тогда предприятие займется производством геосинтетики для сельского хозяйства и строительной отрасли.

<http://lotosgtrk.ru/news/v-astrakhanskoy-oblasti-proshla-tseremoniya-zakladki-dvukh-zemsnaryadov/>

На ту же тему:

[https://astrakhan-24.ru/news/economy/astrakhanskij\\_zavod\\_lotus\\_stroit\\_zemsnarjad\\_dlja\\_sibiri\\_66663](https://astrakhan-24.ru/news/economy/astrakhanskij_zavod_lotus_stroit_zemsnarjad_dlja_sibiri_66663)

### **ИНТЕРФАКС; 2020.30.09; БЮДЖЕТНОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ ВСМ В 2022Г МОЖЕТ СОКРАТИТЬСЯ В 1,6 РАЗА – ПРОЕКТ БЮДЖЕТА**

Бюджетное финансирование проекта развития высокоскоростного ж/д сообщения в РФ в 2022 году снизится в 1,6 раза, следует из материалов к проекту федерального бюджета на 2021-2023 годы, опубликованных в среду после внесения в Госдуму.

На финансирование федерального проекта «Высокоскоростное железнодорожное сообщение» в 2022 году предлагается направить 43 млрд рублей против 70 млрд рублей, запланированных ранее.

Существенного финансирования ВСМ в 2021 году, как и ранее не предполагается. На проект предлагается направить 79,2 млн рублей по сравнению с ранее утвержденными 88 млн рублей.

При этом на 2023 год бюджетное финансирование проекта развития высокоскоростного ж/д сообщения предусмотрено в размере 63 млрд рублей.

РЖД приступили к проектированию ВСМ Москва – Санкт-Петербург, его реализация может начаться в 2022 году, сообщил в августе **глава Минтранса РФ Евгений Дитрих**.

РЖД ожидают, что окончание строительства ВСМ Санкт-Петербург может состояться в 2026 году.

В последние несколько лет активно прорабатывался вариант строительства ВСМ Москва – Казань с возможностью продления на Урал и создания на ее основе транзитной магистрали между Европой и Китаем. Однако в 2018 г. вновь был реанимирован проект строительства высокоскоростной линии Москва – Санкт-Петербург. **Президент РФ Владимир Путин** поддержал идею проектирования ВСМ Москва – Петербург.

<https://realty.interfax.ru/ru/news/articles/121423>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.30.09; РОССИЯ ОТМЕЧАЕТ РОСТ ОБЪЕМОВ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПО МЕЖДУНАРОДНЫМ ТРАНСПОРТНЫМ КОРИДОРАМ ЧЕРЕЗ ПРИМОРЬЕ**

Россия отмечает рост объемов транзитных перевозок по международным транспортным коридорам (МТК) через Приморье в Китай, сообщила **пресс-служба** полпредства ДФО по итогам третьего заседания Российско-Китайской комиссии по сотрудничеству и развитию Дальнего Востока и Байкальского региона РФ и Северо-Востока КНР.

Так, рост объема перевозок по МТК «Приморье-1» в 2019 году составил 33% к 2018 году, до 3,8 тыс. контейнеров.

Объем перевозок по МТК «Приморье-2» вырос в 3,7 раза, доставлено 742 контейнера.

Перевозки по МТК «Приморье-1» осуществляются с 2016 года. Грузы в контейнерах идут транзитом из Китая через пограничный железнодорожный переход Гродеково-Суйфэньхэ через порты Приморского края в КНР, республику Корея и Японию.

Транзитные перевозки контейнеров по МТК «Приморье-2» на регулярной основе начались в августе 2018 года. МТК связывает китайскую провинцию Цзилинь с приморским портом Зарубино (бухта Троица) через пограничный переход Махалино (РФ) – Хуньчунь (КНР). После перевалки в порту Зарубино контейнеры морским путем отправляются в Южную Корею и другие страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.30.09; САХАЛИНСКИЙ ГУБЕРНАТОР ПРЕДЛАГАЕТ СДЕЛАТЬ КОРСАКОВСКИЙ МОРСКОЙ ПОРТ ХАБОМ ДЛЯ СЕВМОРПУТИ**

Правительство Сахалинской области предлагает федеральной власти сделать главный морской порт на юге Сахалина хабом для Северного морского пути (СМП), сообщил губернатор региона Валерий Лимаренко в среду на конференции «Нефть и газ Сахалина», которая проходит в Южно-Сахалинске.

«Особую роль будет играть проект по созданию мощного логистического хаба Северного морского транспортного коридора на базе Корсаковского морского порта с круглогодичной навигацией», – сказал он.

По его словам, при реализации проекта планируется увеличить общий грузооборот этого порта с нынешних 1,6 млн тонн в 2019 году до 30 млн тонн к 2030 году, в том числе контейнерных перевозок – с 1 млн тонн в 2019 году до 24 млн тонн к 2030 году.

В районе порта также планируется реализовать проект бункеровки судов СПГ, сообщил глава региона.

«Логичным продолжением развития портовой инфраструктуры является проект по созданию мостового перехода между Сахалином и материком. Его строительство даст возможность выхода железнодорожной магистрали БАМ сразу на несколько морских портов Сахалина – Корсаковский, Поронайский, Холмский, Невельский и Углегорский», – сказал Лимаренко.

### **ТАСС; 2020.30.09; АВТОМОБИЛЬНЫЙ МОСТ, КОТОРОМУ БОЛЕЕ 150 ЛЕТ, РЕКОНСТРУИРУЮТ В ЦЕНТРЕ ТАМБОВА**

Автомобильный мост через реку Студенец в центре Тамбова, которому более 150 лет, реконструируют благодаря **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** до конца текущего года. Стоимость проекта оценивается в 75,2 млн рублей, сообщил ТАСС в среду начальник «Дирекции городских дорог» Тамбова Юрий Зарапин.

«Проект предполагает, что после ремонта на участке появятся четыре полосы движения, пешеходные тротуары, новое освещение<...> Самым сложным для нас является замена основания в русле реки: мы должны изъять слабый грунт из русла до глубины не менее трех метров и затем возвести искусственное основание из булыжного камня и георешеток, это очень сложный процесс. Думаю, к концу ноября должны успеть завершить все работы», – сказал собеседник агентства.

Зарапин уточнил, что средства на ремонтные работы были выделены в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, объем финансирования составил более 75,2 млн рублей.

«Предварительно дорожники провели большой объем подготовительных работ, который включал в себя переустройство всех инженерных коммуникаций, проходящих через мост. Сейчас мы непосредственно приступаем к демонтажу старого моста», – сообщил глава дирекции.

Точная дата строительства каменного моста через Студенец не известна. По мнению историков и краеведов, сооружение было возведено примерно в середине XIX века. При этом мост не является объектом культурного наследия. Последний раз его ремонтировали еще в 1957 году. Из-за ветхости сооружения городские власти запретили по нему движение общественного транспорта и большегрузных машин еще в октябре 2018 года.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/avtomobilnyj-most-kotoromu-bolee-150-let-rekonstruiruut-v-centre-tambova>

### **ТАСС; 2020.30.09; БУРЯТИЯ ПОЛУЧИТ ДОПОЛНИТЕЛЬНО 300 МЛН РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ В 2020 ГОДУ**

Дополнительные 300 млн рублей выделены Бурятии из федерального бюджета на ремонт дорог в 2020 году. Об этом сообщили журналистам в **пресс-службе** республиканского правительства.

«300 млн рублей дополнительно из федерального бюджета выделено Бурятии на строительство дорожной инфраструктуры в 2020 году. Средства будут направлены на продолжение реконструкции автомобильной дороги Улан-Удэ – Турунтаево – Курумкан – Новый Уоян», – сказали в **пресс-службе**.

Региональную трассу реконструируют по национальному проекту **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, она соединяет региональный центр – город Улан-Удэ с пятью районами, в том числе северными. Также это основная дорога, вдоль которой расположены популярные у туристов места отдыха на берегу Байкала. «На дополнительные средства будут выполнены работы на участке с 271 км по 291 км на территории Баргузинского района», – уточнили в правительстве.

Реконструкция всей магистрали общей протяженностью более 700 км ведется поэтапно с 2002 года. Ранее работа прерывалась из-за отсутствия финансирования, в 2017 году **президент России Владимир Путин** поручил правительству РФ и правительству Бурятии рассмотреть вопрос дальнейшей реконструкции автотрассы. После этого реконструкция объекта продолжилась по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, полностью завершить строительство объекта планируется в 2022 году. До ремонта трасса была частично грунтовая, местами с разбитым асфальтом: по бездорожью, в летний сезон размываемому дождями, приходилось ездить не только местным жителям, но и туристам, в том числе до Баргузинского заповедника.

В этом году в Бурятии по **нацпроекту** проводится ремонт 46 объектов и ликвидация 15 мест концентрации дорожно-транспортных происшествий общей протяженностью более 118 км. Кроме того, начат масштабный проект по строительству в Улан-Удэ третьего моста через реку Уду. Стоимость работ – свыше 3 млрд рублей, большая часть из которых – средства из федерального бюджета.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/9587325>

### **ТАСС; 2020.30.09; ТОМСКАЯ ОБЛАСТЬ ВЫПОЛНИЛА ПЛАН РАБОТ ПО «ДОРОЖНОМУ» НАЦПРОЕКТУ НА 2020 ГОД**

Подрядчики завершили запланированный на 2020 год ремонт 146 км автодорог по национальному проекту **«Безопасные и качественные автодороги»** в Томской области раньше срока, сообщил журналистам вице-губернатор Игорь Шатурный.

Ранее Шатурный сообщал, что финансирование **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в Томской области в 2020 году будет больше на 30% по сравнению с прошлым годом и составит 3,4 млрд рублей. Власти региона направили средства на ремонт 32 объектов – 146 км магистралей и строительство дороги к аэропорту Томска. В конце августа регион получил от правительства РФ дополнительно 340 млн рублей на ремонт дополнительно 42 км автодорог регионального значения по **нацпроекту**.

«Хотел бы сказать про национальный проект «Безопасные и качественные дороги». Наши дорожники раньше срока выполнили все свои обязательства и закончили все свои [запланированные] объемы – все 32 объекта. Сейчас готовится вся необходимая техническая документация и сдается заказчику, чтобы оплатить эти объекты», – сказал Шатурный.

Он уточнил, что в настоящее время дорожные службы доделывают дополнительные дорожные объекты, на которые регион в августе получил дополнительно 340 миллионов рублей. Завершить их планируется к 10 октября.

Реализация дорожного **нацпроекта** в 2020 году позволит повысить число дорог Томской области в нормативном состоянии с 26,6% до 28%.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/tomskaa-oblast-vypolnila-plan-rabot-po-doroznomu-nacproektu-na-2020-god-vlasti>

### **РБК ЧЕРНОЗЕМЬЕ; ЕЛЕНА ПОЛЕЖАЕВА; 2020.30.09; ДЕНИС БУЦАЕВ: «В ИЗМЕНЕНИЕ МАРШРУТНОЙ СЕТИ ИНВЕСТИРУЮТ 2 МЛРД РУБЛЕЙ»**

В изменение маршрутной сети Белгорода и пригорода с учетом федеральной поддержки планируют инвестировать 2 млрд рублей

Об этом первый заместитель главы Белгородской области сообщил на торжественной церемонии передачи автобусов в белгородский автопарк «Единой транспортной компании». Новые низкопольные автобусы направлены на улучшение движения белгородской агломерации в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД)**. По данной программе регионы за счет федерального бюджета получают скидку 60% на лизинговую стоимость автобусов.

58 ЛиАЗов поступили своим ходом в Белгород еще на прошлой неделе и ждали приезда **заместителя министра транспорта РФ Алексея Семенова** в автопарке «ЕТК». В ближайшее время они начнут работать на четырех магистральных маршрутах. Транспорт оборудован новой системой «Антисон» и тахографами для контроля режима труда и отдыха водителей.

«В Белгородской области я нахожусь неспроста. В рамках реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** регион в числе первых на получение мер господдержки. Если бы Белгородская область не была в числе первых по транспортному обслуживанию, по формированию маршрутной сети, по подходам к реформированию городского и пассажирского транспорта – мы бы здесь не беседовали сейчас», – прокомментировал визит РБК Черноземье **заместитель министра транспорта РФ Алексей Семенов**.

**Замминистра** добавил, что в течение пяти лет Белгородская область может рассчитывать на дополнительную поддержку федцентра. **Алексей Семенов** отметил планомерную работу по повышению качества транспортных услуг, модернизации маршрутной сети, а также, по его мнению, один из самых современных комплексов на 600 автомобилей. **Замминистра** сообщил, что на базе **Минтранса** реализуются и другие программы, позволяющие «развивать транспортную инфраструктуру, в том числе городской пассажирский транспорт не только с автобусами, но и электротранспортом, троллейбусами, трамваями».

Первый заместитель главы региона Денис Буцаев поблагодарил федеральных коллег за поддержку, добавив, что автобусы – лишь часть транспортной реформы, ожидается введение новой маршрутной сети.

«В будущем году Белгородский регион также рассчитывает получить поддержку в части того же подвижного состава. Для нас это серьезный вклад, сегодня мы в региональном правительстве обсуждаем изменение маршрутной сети. Постараемся включить все предложения населения. В новой транспортной схеме учтено уже 90% запросов, которые были предоставлены для улучшения удобства, комфорта, скорости и доступности к ближайшим населенным пунктам. Также ведем работу по пересмотру схемы внутри города. Есть определенные успехи, с проблемами готовы также работать отдельно», – рассказал РБК Черноземье первый заместитель главы Белгородской области Денис Буцаев.

Первый вице-губернатор добавил, что в изменение маршрутной сети совместно с федеральной поддержкой планируются инвестиции в размере 2 млрд рублей.

Мэр Белгорода Юрий Галдун также рассказал РБК Черноземье о реализации другой части транспортной реформы: реконструкции одной из главных улиц города – Щорса. По его словам, автотранспорт благодаря новому проекту будет двигаться на 4% быстрее. Средняя же скорость общественного транспорта вырастет в 1,5 раза до 24 км в час и станет равна скорости личного автомобиля, что, несомненно, говорит об эффективности.

Справка

Инициатива разработана Министерством транспорта РФ и рассчитана на пять лет. На ее реализацию из федерального бюджета в целом выделено 20 млрд рублей – по 4 млрд рублей в год. В 2020 году заявка от белгородской агломерации на обновление автобусного парка заняла первое место в рейтинге регионов. Оценивался ряд критериев, в том числе состояние транспортной инфраструктуры, использование безналичной оплаты проезда, ценовая доступность, развитие газозаправочной инфраструктуры. В Минтрансе доступны и другие программы, куда может заявиться любой субъект РФ: «БКАД», «Комплексное развитие магистральной инфраструктуры», а также множество других возможностей для развития транспортной системы.

<https://chr.rbc.ru/chr/30/09/2020/5f7420d39a794749a62a9985>

### **Ъ-ЧЕРНОЗЕМЬЕ; АЛЕКСАНДР ПРЫТКОВ; 2020.30.09; «ВОРОНЕЖПАССАЖИРТРАНС» МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ ЕЩЕ 58 НОВЫХ АВТОБУСОВ**

Муниципальный перевозчик «Воронежпассажиртранс» в 2021 году может получить еще 58 новых больших низкопольных автобусов на условиях льготного лизинга. Об этом сообщила пресс-служба администрации Воронежа.

Обновление подвижного состава общественного пассажирского транспорта предусмотрено в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Как пояснил мэр Вадим Кстенин, от региона в Минтранс РФ было подано две заявки: по первой заявке было согласовано приобретение 62 новых автобусов, по второй еще 58. Всего Воронеж может получить в ближайшие три года более 950 единиц техники. По словам Вадима Кстенина, льготная программа лизинга позволяет купить автобусы с существенной скидкой и оформить рассрочку платежей – приобретаемые в 2020 году автобусы с учетом лизинговых платежей стоят порядка 1 млрд руб., но город заплатит 499,4 млн руб. Мэр также отметил, что прорабатывается возможность покупки больших автобусов и для частных перевозчиков.

<https://www.kommersant.ru/doc/4511699>

На ту же тему:

<https://chr.rbc.ru/chr/freenews/5f74d0229a79471ccb0f5cfa>

<https://www.rzd-partner.ru/auto/news/vlasti-voronezha-zakupyat-58-avtobusov-v-2021-g/>

### DR.RU; ДАРЬЯ КИЛЬЦОВА; 2020.30.09; ДОРОЖНО– ТРАНСПОРТНОЕ ПРИШЕСТВИЕ: ДЕНЬГИ НАЦПРОЕКТА ПЕТЕРБУРГУ ПРИНЕСЁТ ОБЛАСТЬ

Петербург рвётся в **нацпроект** «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД), участником которого, как и Москва, не был. Единственный вариант войти в него – объединиться в агломерацию с Ленобластью, о чём Смольный просил вице–премьера РФ Марата Хуснуллина на последнем заседании координационного совета по развитию транспортной системы двух субъектов. Не факт, что область этому рада.

В конце прошлой недели Смольный сообщил, что решение о вхождении Петербурга в **нацпроект** уже принято, однако, по данным «ДП», **Марат Хуснуллин** пока лишь принципиально поддержал предложение городского правительства включить Санкт–Петербургскую агломерацию в БКАД. Сперва федералы хотят увидеть финансовые потребности. Как сообщили «ДП» в АНО «Дирекция по развитию транспортной системы Петербурга и Ленобласти», планируется, что агломерация войдёт в **нацпроект** до конца 2020 года.

По данным издания, Смольный интересуют деньги не только на дорожные объекты, но и на новый подвижной состав. За счёт **нацпроекта** власти Петербурга хотят купить новые трамваи, троллейбусы и вагоны метро, потребность в которых у города велика. Износ парка вагонов метро, в частности, уже превысил 50%.

В официальном релизе свою просьбу включения в **нацпроект** Смольный аргументировал необходимостью к 2024 году увеличить долю городских дорог, соответствующих нормативам, до 85%. Этого требуют майские указы президента. На начало 2020 года показатель таких дорог в Петербурге составлял 64,5%, и при существующем уровне финансирования ремонта в 2024 году он останется на прежнем уровне, сообщил на координационном совете вице–губернатор Петербурга Максим Соколов.

О нехватке собственных средств для достижения необходимых 85% петербургские чиновники говорят ещё с 2018 года.

Ежегодно на ремонт дорог выделяется в среднем порядка 5 млрд рублей, а нужно в 3–4 раза больше. Например, чтобы к 2021 году выйти на уровень 74,5%, в течение 3 лет должно расходоваться по 17–19 млрд рублей. В проекте бюджета на 2021 год и плановые 2022–2023 годы на эти цели предусмотрено по 5 млрд рублей, как и в предыдущие годы.

От Бугров до Таллинского шоссе

Ни в Смольном, ни в правительстве Ленобласти, ни в Дирекции по развитию транспортного узла не смогли сказать, на что конкретно планируется просить у федералов денег.

«На сегодняшний день определён предварительный перечень объектов (находятся на границе Петербурга и Ленинградской области). Полный пакет документов о включении Санкт–Петербургской агломерации в национальный проект “БКАД” будет согласовываться с **министерством транспорта РФ**», – прокомментировали в дирекции.

По данным «ДП», Ленобласть планирует предложить Петербургу включить в список по максимуму совместных проектов, расположенных рядом с КАД, условно от Бугров до Таллинского шоссе. Например, известный объект, необходимый двум регионам, – продолжение Пискаревского проспекта, которое также называют обходом Мурино справа, до Токсовского шоссе. Строительство этой дороги оценивается в 5,5 млрд рублей, из федерального бюджета хотят почти 4 млрд.

Вероятно, область попросит деньги и на строительство продолжения Охтинской аллеи в Мурино с реконструкцией транспортной развязки на пересечении КАД с проспектом Культуры. Этот не упоминавшийся ранее объект должен создать альтернативный маршрут подъезда к Мурино, а также дать возможность развивать новые территории Всеволожского района. Предварительная стоимость строительства – 3 млрд рублей.

Должна оказаться в списке и реконструкция Колтушского шоссе на 8–километровом участке от КАД до Колтушей (все четыре этапа) общей стоимостью 5,9 млрд рублей. Пока

областные чиновники нашли в бюджете средства на выполнение работ по первым двум этапам за 2,2 млрд рублей, контракт в конце августа этого года был заключён с компанией «Техносфера». Из федерального бюджета на этот объект должны поступить транши более чем на 1 млрд рублей в ближайшие 2 года, однако Ленобласть рассчитывает на полное финансирование из Москвы.

Возможно, упомянут субъекты и развязку с Мурманским шоссе рядом с ТЦ «МЕГА Дыбенко», которую планируется построить к 2025 году. Контракт на её проектирование уже заключён, начало стройки намечено на 2021 год. Областным чиновникам интересна и реконструкция расположенной неподалеку дороги «Подъезд к Заневскому посту», которая, как и развязка, улучшит транспортную обстановку в Кудрово. Работы предварительно оцениваются в 6 млрд рублей.

Часть транспортного потока с КАД на участке между вантовым мостом и трассой Р–21 «Кола» могла бы взять на себя дорога Колтуши – Новосаратовка, которую также планируется включить в перечень агломерационных объектов. Стоимость строительства оценивается в 1,5 млрд рублей.

В числе первоочередных объектов, вероятно, окажется и Широтная магистраль скоростного движения (ШМСД), от ЗСД до КАД и «Колы». Её общая стоимость оценивается примерно в 180 млрд рублей, однако пока всерьёз можно говорить о реализации только первого этапа, от Благодатной ул. до Витебского пр., стоимостью около 30 млрд рублей.

Новые вагоны

**БКАД** позволяет привлекать федеральные средства и на обновление подвижного состава, на что рассчитывает Смольный. Как ранее писал «ДП», потребность Петербурга в новых трамваях сегодня составляет 500 вагонов, на что требуется около 56 млрд рублей. Также нужно 250 троллейбусов и 800 вагонов метро. Однако, по данным издания, **Минтранс** категорически против софинансирования последних.

На нулевых чтениях бюджета чиновники просили на обновление подвижного состава в ближайшие 3 года 27,5 млрд рублей. В 2021 году, в частности, «Горэлектротрансу» предлагалось добавить 2,3 млрд рублей на закупку 31 вагона, метрополитену – 7,5 млрд рублей. Не стоит забывать и про текущие лизинговые и кредитные платежи, которые есть у транспортных ГУПов в связи с предыдущими закупками подвижного состава.

Автобусы важнее дорог

Транспортные аналитики не раз говорили «ДП», что в вопросах развития агломерации на первом месте должен стоять общественный транспорт, а не строительство новых дорог. Вблизи границ Петербурга нужны новые станции метро, дальше – трамвай, городская электричка, транспортно–пересадочные узлы и т. д.

Возможно, на федеральном уровне это понимание уже есть, поскольку **Марат Хуснуллин** поручил Петербургу и Ленобласти обновить стратегию развития всего петербургского транспортного узла.

«Наша задача – определить стратегические направления развития транспортной инфраструктуры Петербурга и Ленобласти с учётом всех видов транспорта. Прошу **министра транспорта России Евгения Дитриха** совместно с региональными органами власти обновить стратегию по развитию транспортной системы обоих регионов до 2025 года», – заявил вице–премьер.

Эта стратегия утверждена в 2016 году. Она предусматривает ряд крупных проектов. Отдельно на совещании обсуждалось строительство северо–восточного железнодорожного обхода Петербурга, который входит в концепцию развития Санкт–Петербургского ж.–д. узла, разработанную РЖД и городом. Он пройдёт по маршруту Павлово–на–Неве – Сосново с мостом в районе деревни Павлово. Обход необходим для организации тактовых пассажирских перевозок. Столичные власти, опираясь на свой

опыт, не видят перспектив развития территории без решения вопросов с железной дорогой. Эту мысль пытались донести до петербургских коллег.

Синдром старшего брата

**Нацпроект БКАД** существует с 2019 года и рассчитан до 2024-го с общим объёмом финансирования 4,7 трлн рублей. В него входят все субъекты РФ, кроме Москвы и Петербурга, однако есть возможность включиться через агломерацию: город плюс прилегающие территории с населением более 200 тыс. человек. Ленобласть изначально является участником **БКАД** и уже второй год подряд показывает неплохие результаты.

В частности, в этом году она вошла в девятку лучших участников **нацпроекта** по ремонту дорог, досрочно выполнив работы, запланированные на 2021 и 2022 годы. Но в случае объединения с Петербургом в агломерацию есть вероятность, что задачи Ленобласти отойдут на второй план. Хотя она заинтересована в развязках на границе с Петербургом, строительство путепроводов и ремонт отдалённых дорог субъекту нужны не меньше.

Поэтому областные чиновники пока не сильно радуются такому повороту событий. Сможет ли Ленобласть целиком оставаться участником **нацпроекта**, пока неясно. В любом случае Петербург будет перетягивать на себя основное финансирование. Может получиться и так, что федеральные средства в какой-нибудь год целиком уйдут на строительство ШМСД, а местные и региональные дороги Ленобласти останутся не у дел.

Принципиально важно, чтобы Петербург и Ленобласть выступали агломерацией и решали узкие места на стыке двух субъектов. Нужно, чтобы были выстроены магистрали, организованы светофорные посты, которые регулировали бы потоки транспорта, отсекали второстепенные улицы, чтобы впускать и выпускать поток автомобилей в часы пик. Многие подобные вопросы не отработаны. Масштабные жилые комплексы тоже должны быть правильно подключены к дорожной сети. Всё нужно заранее проектировать и строить, и в рамках агломерации это очень важно. Не считаю, что власти Петербурга как-то хитро сейчас поступают, пытаюсь войти в **нацпроект** через агломерацию с Ленобластью. Сделаны абсолютно правильные шаги. Тот же Татарстан и по **нацпроекту** получает немало средств, и дорожная сеть у них качественная. Им же не просто так деньги выделяют. Значит, они аргументировали свою позицию, подготовились. Если другие регионы над этим не работают, это плохо. Наверное, Петербург сейчас смог найти аргументы. Когда готовили **нацпроект** и там не было Петербурга, мне было это непонятно. Как будто тут все вопросы решены. В этом году и вовсе случился секвестр. Программы ремонтов сохранили, но стройку урезали, соответственно, транспортная нагрузка на определённых участках улично-дорожной сети только увеличится.

Юрий Агафонов

ЮРИЙ АГАФОНОВ

гендиректор ассоциации строителей и поставщиков дорожного комплекса «Асдор»

Агломерация – прежде всего быстрый и удобный путь от дома до работы. Учитывая ежедневную маятниковую миграцию между городами Ленобласти и Петербургом, реализация приграничных инфраструктурных проектов должна, на наш взгляд, быть приоритетом. Развязки, реконструкции и строительство новых дорог вместе с развитием общественного транспорта – вот проверенный временем путь решения набивших оскомину инфраструктурных проблем на границе города и области. Поддержка на федеральном уровне всех этих проектов, мы уверены, ускорит их реализацию.

Денис Седов

ДЕНИС СЕДОВ

и.о. председателя дорожного комитета Ленобласти

В любом случае это правильно, что Петербург войдёт в **нацпроект**. Неправильно то, что проект федеральный, показатели заданы, а ресурсы никакие не выделены. Город должен где-то изыскать средства в ущерб чему-то, чтобы достичь установленных показателей. В Смольном были крайне удивлены требованиям федеральных чиновников, которые нужно

было выполнить в рамках **нацпроекта** без финансирования. Плюс есть задачи, которые лежат на границе города и области, они взаимоувязаны, поскольку транспортная система у двух регионов единая, хотели мы этого или нет. Поэтому включение Петербурга в **нацпроект** – логичный шаг.

Кирилл Иванов

КИРИЛЛ ИВАНОВ

директор ассоциации «Дормост»

[https://www.dp.ru/a/2020/09/30/Dorozhno\\_transportnoe\\_pri](https://www.dp.ru/a/2020/09/30/Dorozhno_transportnoe_pri)

### **АИФ ЮГРА; 2020.30.09; В ЛИДЕРАХ ПО ПРОЕКТАМ ГЧП. КАЧЕСТВЕННАЯ ИНФРАСТРУКТУРА – ПРЕИМУЩЕСТВО ЮГРЫ**

Делегация автономного округа принимает участие в VII Инфраструктурном конгрессе «Российская неделя ГЧП» (государственно-частное партнерство), который проходит в Москве. Мероприятие организовано группой ВЭБ РФ в лице Национального центра ГЧП и Фонда «Росконгресс». Губернатор Наталья Комарова удостоена Национальной премии в сфере инфраструктуры «Росинфра» в номинации «Лучший проект государственно-частного партнерства в 2019 году в сфере детской инфраструктуры».

Инфраструктура для людей

В фокусе внимания, как сообщили в **пресс-службе** центра, «вопросы привлечения частных инвестиций в модернизацию инфраструктуры, в том числе развитие городских территорий и внедрение цифровых технологий для повышения качества жизни людей, использование механизмов ГЧП в различных отраслях, развитие новых инструментов долгосрочного финансирования инфраструктуры и совершенствование профильного законодательства».

Важную роль в восстановлении и дальнейшем росте российской экономики правительство РФ отводит инфраструктурным стройкам. Создание комфортной и безопасной среды для жизни населения включено в национальные цели развития до 2030 года.

Ключевым событием конгресса стала пленарная сессия «Инфраструктура для людей: как частные инвестиции меняют качество жизни в регионах и городах» с участием руководителей Минэкономразвития, Минтранса, ВЭБ РФ, глав ряда субъектов российских регионов, топ-менеджеров финансирующих организаций и инфраструктурных компаний. Корреспондент «АиФ-Югра» наблюдала за ходом заседания в режиме онлайн на сайте Центра ГЧП.

Заместитель председателя ВЭБ РФ, модератор пленарной сессии Светлана Ячевская, открывая заседание, сказала: «В рамках реализации национальных проектов и исполнения социальных обязательств перед регионами и муниципалитетами все также стоят задачи по строительству новых дорог и объектов социальной сферы, модернизации ЖКХ, развитию городской среды и IT-инфраструктуры. В такой ситуации применение механизмов государственно-частного партнерства, в том числе концессионных соглашений, может стать оптимальным решением, позволяющим не откладывать запуск запланированных инфраструктурных проектов».

Механизм выкупа объектов

Светлана Ячевская, предоставляя слово для выступления губернатору Югры Наталье Комаровой, назвала наш регион среди лидеров государственно-частного партнерства. При этом она интересовалась, как удалось реализовать проекты ГЧП в социальной сфере, а «другие регионы боятся это делать». Наталья Владимировна ответила, что на оценках как и почему останавливаться не будет. И это понятно. Регионы сами определяют свои возможности инвестиционной политики.

Наталья Комарова в своем выступлении подчеркнула, что Югра поставляет в бюджет государства наибольшее число налогов. Несмотря на преимущественное экономическое

положение округа по сравнению с другими субъектами Российской Федерации, были свои трудности. В частности, отметила губернатор, «накопились исторические долги по жилью, обеспечению местами в детских садах». В 2010–2011 годах обеспеченность местами в дошкольных учреждениях в регионе составляла около 60 процентов. Для решения проблемы, констатировала губернатор, был внедрен механизм выкупа готовых объектов. В результате этого за пять лет было введено в строй 125 детских садов.

Наталья Владимировна призналась, что раньше приходила масса писем: «В течение двух лет приходилось отписываться – то дверь не закрывается, то лампочка в подъезде не горит». С выкупом готового объекта ситуация изменилась.

Среди реализующихся проектов – сфера ЖКХ. «За счет контрактов муниципальных мы бы этого никогда не сделали, – сказала губернатор. – Первое, что мы сделали, – перестали заказывать строительство жилья, а каждый квадратный метр приобретался уже в готовом виде для муниципальных нужд. В течение двух лет мы завершали объекты, начатые строительством».

Наталья Комарова также добавила, что «по концессионному ГЧП предусмотрена множественность лиц публичного партнера, но только по ЖКХ. Важно, чтобы мы давали возможность инвестору. Целесообразно было бы такую множественность предусмотреть по любому соглашению в области концессионных соглашений, других форм. Это расширит возможности для привлечения инвесторов».

Глава Югры пояснила, что данные механизмы требуют дальнейшего совершенствования с целью развития системы государственно-частного партнерства. «Для урегулирования взаимоотношений по целевой эксплуатации объектов необходимо в федеральном законе о концессиях разграничить техническое обслуживание объекта и его использование по назначению. Это расширит возможности для привлечения инвесторов. Чем шире спектр возможностей, тем эффективнее будет работать система, тем более успешными мы будем в решении государственных задач», – резюмировала губернатор.

«В настоящее время в Югре в стадии реализации около 40 проектов ГЧП. Их стоимость более 50 миллиардов рублей», – констатировала Наталья Комарова.

На пленарной сессии «Инфраструктура для людей: как реализация проектов ГЧП меняет качество жизни в регионах и городах» передовой опыт автономного округа вызвал деловой интерес. Модератор Светлана Ячевская повторила свой вопрос, заданный перед началом выступления, как удастся «не бояться контролирующих органов, прокурора, ФНС», на что губернатор дала исчерпывающий ответ: «Руководителю надо брать ответственность на себя. Вопрос страха – условный. Не бояться, а знать, кто с этим придет».

Модератор пленарной сессии, генеральный директор Национального центра ГЧП Павел Селезнев отметил профессионализм команды губернатора округа.

[https://ugra.aif.ru/realty/construction/v\\_liderah\\_po\\_proektam\\_gchp\\_kachestvennaya\\_infrastruktura\\_preimushchestvo\\_yugry](https://ugra.aif.ru/realty/construction/v_liderah_po_proektam_gchp_kachestvennaya_infrastruktura_preimushchestvo_yugry)

### **ТАСС; 2020.30.09; ТУРИСТЫ ИЗ РОССИИ НЕ СМОГУТ ПРИБЫТЬ В ЮАР ПОСЛЕ ОТКРЫТИЯ 1 ОКТЯБРЯ ЕЕ ГРАНИЦ**

Туристы из ряда стран, включая Россию, пока не смогут воспользоваться открытием с 1 октября внешних границ ЮАР и возобновлением африканской страной международного авиасообщения. Об этом объявил в среду министр внутренних дел Южно-Африканской Республики Аарон Мотсоаледи.

«Туристы из стран, где сейчас отмечается более высокий уровень заболевания коронавирусом, чем в ЮАР, не смогут прибыть в ближайшее время на территорию Южно-Африканской Республики», – заявил он во время брифинга. Среди стран, где сейчас существует «более высокий» риск пандемии, министр назвал Россию, США, Великобританию, Францию, Нидерланды, Индию. Количество новых случаев

инфицирования коронавирусом упало в последнюю неделю в ЮАР до менее 1,5 тыс. в сутки.

В свою очередь министр иностранных дел и сотрудничества ЮАР Наледи Пандор сказала, что официальные лица, дипломаты, бизнесмены смогут приезжать из указанных стран в ЮАР по делам службы.

<https://tass.ru/obschestvo/9594441>

### **ТАСС; 2020.30.09; В МУРМАНСКОМ МОРСКОМ ПАРОХОДСТВЕ И «ТРАНСАЭРО» ПОГАСИЛИ ДОЛГИ ПО ЗАРПЛАТЕ**

Долги по заработной плате перед работниками «Мурманского морского пароходства» (ММП) и признанной банкротом авиакомпании «Трансаэро» полностью погашены, сообщили журналистам в Северо-Западной транспортной прокуратуре.

«В полном объеме задолженность по выплате заработной платы, она превышает 2,1 млрд рублей, погашена на таких крупных предприятиях транспортной сферы как АО «Мурманское морское пароходство», ООО «Промхимпорт», ОАО «Порт Сокол», АО «Комиавиатранс», ОАО «Авиакомпания «Трансаэро», – говорится в сообщении.

В 2015 году «Трансаэро» оказалась не в состоянии обслуживать долги, превышавшие 250 млрд рублей. В октябре того же года Росавиация аннулировала сертификат эксплуатанта «Трансаэро», а в 2017 году перевозчика признали банкротом. Дело о банкротстве перевозчика до сих пор рассматривается в Арбитражном суде Санкт-Петербурга и Ленинградской области. В настоящее время участники разбирательства и конкурсный управляющий компании требуют привлечь бывшее руководство «Трансаэро» к субсидиарной ответственности по долгам компании.

«Мурманское морское пароходство» было основано в 1939 году, это одна из крупнейших судоходных компаний, работающих в российском секторе Арктики. В настоящее время компания также находится в процедуре банкротства, в отношении ее бывших руководителей возбуждались уголовные дела о невыплате заработной платы работникам.

На совещании в среду, которое провел исполняющий обязанности Северо-Западного транспортного прокурора Андрей Цыганов, также отметили, что в регионах, подведомственных прокуратуре, удалось снизить число предприятий, имеющих долги по зарплате, с 13 в 2019 году до пяти в 2020 году.

<https://tass.ru/ekonomika/9593687>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.30.09; ГТЛК ГОТОВИТ ПРОГРАММУ ОБЛИГАЦИЙ НА 500 МЛРД РУБЛЕЙ**

Совет директоров ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) утвердил программу облигаций серии 002P на 500 млрд рублей, говорится в сообщении компании.

Программа облигаций бессрочная.

Облигации в рамках программы могут размещаться на срок до 15 лет.

Сейчас ГТЛК размещает облигации в рамках программы серии 001P объемом до 151 млрд рублей, зарегистрированной «Московской биржей» в августе 2016 года. В сентябре 2019 года объем программы был увеличен до 255 млрд 770 млн рублей или эквивалента этой суммы в иностранной валюте. В рамках бессрочной программы облигации могут быть размещены на срок до 15 лет.

В обращении находится 23 выпуска биржевых облигаций эмитента на сумму 188,8 млрд рублей и 2 выпуска биржевых облигаций, номинированных в долларах, на сумму \$274,1 млн.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.30.09; РФ И КИТАЙ НАМЕРЕНЫ ПЕРЕВЕСТИ ПУНКТЫ ПРОПУСКА В ПРИМОРЬЕ НА 7-ДНЕВНЫЙ КРУГЛОСУТОЧНЫЙ РЕЖИМ РАБОТЫ**

Россия и Китай рассматривают возможность перевода **пунктов пропуска** Пограничный (РФ) – Суйфэньхэ (КНР) и Краскино (РФ) – Хуньчунь (КНР) на семидневный круглосуточный режим работы.

«Российская сторона проинформировала китайскую сторону о проводимой работе в **пунктах пропуска** Пограничный и Краскино с целью увеличения распорядка их работы 24/7. Стороны договорились изучить возможность перевода **пунктов пропуска** на семидневный круглосуточный режим работы», – сообщила **пресс-служба** полпредства в ДФО по итогам третьего заседания Российско-китайской комиссии по сотрудничеству и развитию Дальнего Востока и Байкальского региона РФ и Северо-Востока КНР.

В настоящее время пограничные переходы между Россией и КНР из-за эпидемии коронавируса закрыты для граждан. В свою очередь грузоперевозчики пересекают погранпереходы только на основании заранее поданной электронной заявки. Погранпереходы работают 5 дней в неделю, не круглые сутки.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.30.09; ПРАВИТЕЛЬСТВО ДОПУСКАЕТ НЕДОФИНАНСИРОВАНИЕ РЕМОНТА ФЕДЕРАЛЬНЫХ ТРАСС ИЗ БЮДЖЕТА В ТЕЧЕНИЕ ТРЕХ ЛЕТ – ЗАКОНОПРОЕКТ**

Правительство в среду внесло в Госдуму законопроект, предусматривающий возможность неполного финансирования капремонта и содержания федеральных дорог из федерального бюджета с 2021 до 2024 года.

Документом (1027756-7) предлагается с 1 января 2021 года до 1 января 2024 года приостановить действие нормы закона «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ» (257-ФЗ), согласно которой расходы на ремонт и содержание федеральных автомобильных дорог должны на 100% закладываться в федеральный бюджет при формировании его расходов (п. 4.1. ст. 62).

В пояснительной записке к законопроекту отмечается, что «в условиях сокращения объемов доходов федерального бюджета» он не может обеспечить стопроцентное покрытие затрат на ремонт и содержание федеральных трасс.

На ту же тему:

<https://realty.interfax.ru/ru/news/articles/121412>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.30.09; КАБМИН ВЫДЕЛИТ ЕЩЕ 9,5 МЛРД РУБЛЕЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА В БЛАГОВЕЩЕНСКЕ**

Правительство России выделит еще более 9,5 миллиарда рублей на строительство моста в Благовещенске, сообщается на сайте кабинета министров.

«Еще более 9,5 миллиарда рублей будет выделено на строительство нового моста через реку Зею в Благовещенске. Для этого председатель правительства **Михаил Мишустин** своим постановлением внёс изменения в госпрограмму «Развитие транспортной системы», – говорится в сообщении.

В июне этого года на строительство моста уже было направлено 4,6 миллиарда рублей, а в 2021 и 2022 годах на это выделят ещё почти по 4,8 миллиарда. Кабмин также сообщает, что в проекте бюджета на 2023 год заложено ещё 3 миллиарда.

По данным правительства, общая стоимость работ составит 19,8 миллиарда рублей, из них 17,2 миллиарда профинансируют за счёт федерального бюджета, остальные – за счёт регионального. «Новый мост через Зею возведут в километре от существующего, который был построен в начале 1980-х годов, давно устарел и едва справляется с нагрузкой. Протяжённость новой конструкции составит более 9 тысяч километров. Завершить работы планируют в 2023 году», – говорится в сообщении.

Строительство моста обсуждалось 18 августа во время встречи **Мишустина** с губернатором Амурской области Василием Орловым в рамках рабочей поездки председателя правительства на Дальний Восток.

В мае президент РФ **Владимир Путин** поручил правительству выделить федеральные средства на строительство моста в Благовещенске раньше плана, уже в 2020 году, чтобы ускорить завершение работ.

<https://realty.ria.ru/20200930/most-1577982323.html>

### **ТАСС; 2020.30.09; ВЛАСТИ КАМЧАТКИ СЧИТАЮТ, ЧТО ПРОГРАММА РАЗВИТИЯ ДФО УСКОРИТ СДАЧУ ДОРОГИ АНАВГАЙ – ПАЛАНА**

Включение в национальную программу социально-экономического развития Дальнего Востока автомобильной дороги Анавгай – Палана на Камчатке, строительство которой ведется уже более десяти лет, позволит рассчитывать на ускорение сдачи объекта за счет дополнительного финансирования из федерального бюджета. Об этом ТАСС сообщил заместитель врио **министра транспорта** и дорожного строительства региона Максим Логинов.

Наземное сообщение между Паланой и Анавгаем, где живут более 3,5 тыс. человек, осуществляется только в холодное время года – по автозимнику.

«Включение автомобильной дороги Анавгай – Палана в национальную программу социально-экономического развития Дальнего Востока позволит рассчитывать на вхождение этого важнейшего для региона инфраструктурного объекта в государственную программу РФ «Развитие транспортной системы» и возобновление соответствующего федерального финансирования. Соединение двух крупных поселков очень важно для Тигильского муниципального района. Это придаст импульс его социально-экономическому развитию», – сказал Логинов.

Он добавил, что за весь период реализации объекта за счет краевого и федерального бюджетов проложено 200 км дороги. Продолжаются работы на участке с нулевого по 16 км со стороны Быстринского муниципального района. Разработана проектно-сметная документация на строительство трех участков автомобильной дороги общей протяженностью 28 км, включая строительство моста через реку Тигиль.

Строительство дорог в удаленных от краевого центра районах Камчатки ведется с 2008 года, однако из-за прекращения действия федеральной программы «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона» в отношении объектов дорожного хозяйства финансирование строительства автомобильной магистрали Анавгай – Палана из федерального бюджета более трех лет назад было прекращено. Завершение объекта включено в национальную программу социально-экономического развития Дальнего Востока, подписанную в конце сентября председателем правительства **Михаилом Мишустиним**.

<https://tass.ru/ekonomika/9586525>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.30.09; В ПЕТЕРБУРГЕ ПАССАЖИРОВ БЕЗ МАСОК И ПЕРЧАТОК НЕ БУДУТ ПУСКАТЬ В ТРАНСПОРТ**

Дополнительные меры для противодействия распространению коронавирусной инфекции вводятся в общественном транспорте Санкт-Петербурга, с 1 октября пассажиров без масок и перчаток не будут пускать в салоны транспортных средств, метрополитен, а также такси, сообщает городской комитет по транспорту.

Отмечается, что с 1 октября пассажиры общественного транспорта, в том числе метрополитена, а также пассажиры сервисов такси и автомобилей каршеринга в Петербурге обязаны использовать маски и перчатки.

«Пассажиры, не использующие средства индивидуальной защиты, не будут допускаться на объекты транспортного комплекса Санкт-Петербурга и в салоны транспортных

средств. Контроль за соблюдением усиленного «масочного режима» на объектах транспортного комплекса будет осуществляться сотрудниками служб транспортной безопасности перевозчиков и сотрудниками Росгвардии», – отметил председатель комитета по транспорту Кирилл Поляков, слова которого приводятся в сообщении.

По его словам, ношение средств индивидуальной защиты обязательно для всех сотрудников транспортного комплекса – водителей, контролеров, кондукторов и других работников транспортной отрасли. Сотрудники коммерческих перевозчиков, не соблюдающие «масочный режим» будут отстраняться от работы.

Комитет по транспорту призывает петербуржцев и гостей города соблюдать правила использования средств индивидуальной защиты в транспорте и на остановочных пунктах.

Согласно постановлению правительства Петербурга № 121 «О мерах по противодействию распространению в Санкт-Петербурге новой коронавирусной инфекции», использование средств индивидуальной защиты является обязательным в общественных местах, к которым относятся вестибюли и станции метрополитена, остановки и салоны общественного транспорта.

<https://ria.ru/20200930/koronavirus-1578005576.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.30.09; В МОСКВЕ ПОКАЖУТ КОНЦЕПТ БОЛЕЕ ДЛИННОГО ПЛАЦКАРТНОГО ВАГОНА**

Российский производитель «Трансмашхолдинг» (ТМХ) построил для холдинга РЖД прототип нового более длинного и широкого плацкартного вагона с перегородками и шкафами, его покажут в пятницу в Москве, сообщили РИА Новости в **пресс-службе** «Федеральной пассажирской компании» (ФПК, «дочка» РЖД по перевозкам пассажиров в дальнем следовании).

«Второго октября в 09.00 на площади Павелецкого вокзала состоится презентация концепта плацкартного пассажирского вагона для поездов дальнего следования. Прототип выполнен в так называемом габарите «Т» – его пространство увеличено на 11%, ширина стала больше на 28 сантиметров, а длина – на 73 сантиметра», – сообщили в ФПК.

Там добавили, что в интерьере преобладают натуральные, спокойные оттенки, а при создании оборудования использованы новейшие материалы.

Российский производитель «Трансмашхолдинг» разработал три концепции плацкартных вагонов будущего. Одна из них в виде макета в натуральную величину была представлена в ноябре 2019 года и позднее выставлена на Казанском вокзале. Места расположены как в обычном плацкарте, но там, где полки разделены перегородкой в виде модульного шкафа с местом для багажа, обуви и верхней одежды, получается что-то вроде купе. Представитель ФПК уточнил РИА Новости, что в пятницу будет показан уже настоящий вагон с рядом доработок и больше по размерам, чем стандартные вагоны, курсирующие в составах поездов дальнего следования.

ФПК и ТМХ в течение 2020 года обещали представить еще две концепции интерьера плацкартов в виде полноразмерных макетов и показать их на крупнейших вокзалах страны. Это необходимо для получения обратной связи от пассажиров, на основании мнений которых будет разработан итоговый вариант. Планируется, что такой подвижной состав может начать перевозить пассажиров в дальнем следовании уже в 2023 году.

<https://ria.ru/20200930/platskart-1578006000.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.30.09; РЖД В ПЛАНАХ ПОГРУЗКИ НА ОКТЯБРЬ ПРИБЛИЖАЮТСЯ К ПОЛОЖИТЕЛЬНОЙ ДИНАМИКЕ – ИСТОЧНИК**

План работы ОАО «Российские железные дороги» в октябре предполагает среднесуточную погрузку на уровне 3,5 млн тонн, сообщил «Интерфаксу» источник, знакомый с деятельностью компании.

В том же месяце 2019 г. ежедневно отправлялось 3,532 млн тонн. Исходя из этого, в первом месяце IV квартала РЖД ожидают сокращения погрузки на 0,1%.

Динамика существенно улучшилась в августе после провала в начале года. В июне падение составляло 4,4%, в июле – 3,9%. В августе же погрузка сократилась лишь на 0,8% при плане работы в минус 5%.

В сентябре, как говорил замглавы «Российских железных дорог» Алексей Шило, компания ожидает падение погрузки на 2%. «Есть позитивная динамика последние уже, пожалуй, четыре месяца, поэтому мы в абсолюте рассчитываем, что на эту цифру сможем выйти», – отмечал он.

По состоянию на 20 сентября снижение погрузки составляло 1%, сообщил источник «Интерфакса».

### **ИНТЕРФАКС; 2020.30.09; РФ В 2021-2022 ГГ ПЛАНИРУЕТ УВЕЛИЧИТЬ СУБСИДИИ НА СТРОИТЕЛЬСТВО КРУПНОТОННАЖНЫХ СУДОВ**

РФ в 2021-2022 годах планирует увеличить на 2,6 млрд рублей субсидии российским судостроителям на строительство крупнотоннажных судов, следует из материалов к проекту федерального бюджета на 2021-2023 годы, опубликованных в среду после внесения в Госдуму.

Согласно проекту, субсидирование затрат российских организаций связанных со строительством крупнотоннажных танкеров в 2021 году составит 7,6 млрд рублей, в 2022 – 12,06 млрд рублей, в 2023 году – 11,94 млрд рублей.

В бюджете на 2020-2022 гг. на эти цели закладывалось на 2,56 млрд рублей меньше: 7,2 млрд рублей в 2021 году и 9,9 млрд рублей в 2022 году.

Проект бюджета также содержит корректировки сроков предоставления взноса в уставный капитал АО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОСК). Так, в 2021 году ОСК планируется докапитализировать на 3,5 млрд руб., в 2022 – на 1,5 млрд рублей. Ранее предполагалось, что ОСК будет докапитализирована на 5 млрд рублей в 2022 году, в проекте бюджета сумма этого взноса частично переносится на 2021 год.

Субсидирование судостроителей предусмотрено в рамках программы «Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений». В 2021 году в целом на финансирование госпрограммы предусмотрено выделение из бюджета 25,42 млрд рублей, что на 2,3 млрд рублей больше, по сравнению с запланированным показателем. В 2022 году финансирование сократится на 2,8 млрд, до 21,88 млрд рублей, в 2023 году предусмотрено увеличение финансирования на 3,9 млрд рублей, до 25,27 млрд рублей.

### **ТАСС; 2020.30.09; РОССИЯ МОЖЕТ ИНВЕСТИРОВАТЬ В ГОЛОВНОЙ ЛЕДОКОЛ «ЛИДЕР» В 2021-2023 ГОДАХ 34,5 МЛРД РУБЛЕЙ**

Бюджетные ассигнования в строительство головного ледокола «Лидер» мощностью 120 МВт в 2021-2023 годах могут составить почти 34,5 млрд рублей. Это следует из материалов к проекту бюджета РФ на 2021 год и плановый период 2022-2023 годов.

Так, согласно документу, на строительство головного ледокола проекта 10510 «Лидер» в 2021-2023 годах ежегодно планируется выделять из бюджета по 11,482 млрд рублей.

Ранее бюджетные ассигнования в этот проект планировались на более высоком уровне. В материалах к проекту федерального бюджета на 2020 год и плановый период 2021-2022 годов отмечалось, что в 2021 году на реализацию проекта планируется направить 21,008 млрд рублей, в 2022 году – 14,787 млрд рублей.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/rossia-mozet-investirovat-v-golovnoj-ledokol-lider-v-2021-2023-godah-345-mlrd-rublej>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.30.09; ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ РЕЧНЫМ ТРАНСПОРТОМ В РФ В АВГУСТЕ СОКРАТИЛИСЬ НА 12,5% – РОССТАТ**

Перевозки грузов внутренним водным транспортом в РФ в августе 2020 года сократились на 12,5% по сравнению с аналогичным месяцем 2019 года, до 14,7 млн тонн, следует из материалов Федеральной службы государственной статистики РФ (Росстат).

По отношению к июлю 2020 года грузоперевозки на речном транспорте снизились на 2%, в январе-августе текущего года падение составило 6,8%. Абсолютные цифры не приводятся.

Как сообщалось, грузооборот речного транспорта в РФ в августе 2020 года сократился по сравнению июльскими показателями на 8,3%, до 7,9 млрд тонно-километров.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.30.09; ЛЕНОБЛАСТЬ ГОТОВА ПРЕДЛОЖИТЬ ПОРТОВЫЕ МОЩНОСТИ ПОД 6 МЛН Т НЕФТЕПРОДУКТОВ И 10 МЛН Т УДОБРЕНИЙ ИЗ БЕЛОРУССИИ**

Ленинградская область готова предложить портовые мощности для перевалки 6 млн тонн нефтепродуктов и 10 млн тонн удобрений из Белоруссии, сообщил губернатор региона Александр Дрозденко журналистам в среду.

«По тем объемам, о которых говорила белорусская сторона, это порядка 6 млн тонн нефтепродуктов и до 10 млн тонн удобрений и сопутствующих товаров химического производства, мы сегодня готовы предложить (мощности – ИФ) для перевалки в порту Усть-Луга, и у нас есть потенциал, для того, чтобы это переваливать в порту Приморск», – сказал Дрозденко.

По его словам, в октябре в регион прибудет рабочая группа специалистов, состоящая из представителей российского и белорусского правительства.

«Данная рабочая группа будет определять и в каком месте будет осуществляться перевалка, и какая форма сотрудничества будет выбрана, и как будет определена логистика доставки грузов», – добавил губернатор, отметив, что для белорусской стороны очень важен вопрос себестоимости доставки и разгрузки своих товаров.

«Если они увидят, что с российской стороны будет представлено, то этот проект состоится», – считает Дрозденко.

Как сообщалось, в конце августа президент Белоруссии Александр Лукашенко заявил, что в качестве ответных мер на санкции балтийских стран Белоруссия перестанет пользоваться их портами для перевалки своих экспортных грузов (это, в основном, калийные удобрения и нефтепродукты). Основной объем транспортируемых морским путем белорусских грузов переваливается в Клайпедском порту Литвы. Лукашенко рассчитывает договориться с Россией о тарифах на перевалку белорусских грузов в связи с ответными санкциями в отношении стран Балтии.

Министр энергетики РФ Александр Новак 3 сентября после переговоров в Минске сообщил, что обсуждается возможность переброски в российские порты, в частности, в Усть-Лугу, нефтепродуктов, до последнего времени шедших через Литву. «У нас есть возможности обеспечить реализацию этих нефтепродуктов через Санкт-Петербург, через Усть-Лугу, то есть через российские порты», – сказал он тогда. Позднее Новак сообщил, что обсуждается переориентация на российские порты ежегодной перевалки 4-6 млн тонн белорусских нефтепродуктов.

Лукашенко 25 сентября предложил губернатору Ленинградской области Александру Дрозденко построить совместный морской порт для перевалки белорусских грузов.

Белоруссия экспортирует 10-11 млн тонн нефтепродуктов в год, в том числе около 6 млн тонн – через порты Прибалтики на мировые рынки, остальные 3-3,5 млн тонн – на Украину. Кроме того, через порт Клайпеды ежегодно переваливается около 10 млн тонн белорусских калийных удобрений.

При этом стоимость перевалки нефтепродуктов в Усть-Луге более чем в 2 раза выше по сравнению с Клайпедой, отмечали эксперты. По данным руководителя «Infoline-Аналитики» Михаила Бурмистрова, перевалка светлых нефтепродуктов в Усть-Луге стоит 1,15 тыс. рублей за тонну, в Клайпедо – 5,7 евро за тонну. Таким образом, по его данным, на перевалке Белоруссия будет терять 600 рублей за тонну.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.30.09; «КРАСНОЕ СОРМОВО» СПУСТИЛО НА ВОДУ ПЕРВЫЙ СУХОГРУЗ ПРОЕКТА RSD59 В НОВОЙ СЕРИИ ИЗ 9 СУДОВ ДЛЯ ГТЛК**

ПАО «Завод «Красное Сормово» (Нижний Новгород, входит в Объединенную судостроительную корпорацию, ОСК) в среду спустило на воду первый сухогрузный теплоход проекта RSD59 в новой серии из 9 сухогрузов для ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК), сообщила **пресс-служба** завода.

Сухогрузы этой серии строятся нижегородским предприятием в рамках контрактов с ГТЛК, подписанных в декабре 2019 года. Грузополучателем судов выступит судоходная компания ООО «Альфа».

Судно «Альфа Атлант» после спуска будет достраиваться на воде, пройдет швартовные и ходовые испытания.

«У данного судна новый заказчик, новый цвет корпуса (по сравнению с предыдущими судами данного проекта, построенными на заводе – ИФ). Два судна из серии мы планируем передать в текущем году, а оставшиеся семь – в следующем», – приводятся в сообщении слова гендиректора завода «Красное Сормово» Михаила Першина.

Серия из девяти сухогрузов будет окрашена в красный, цвет «кобальт» (темно-синий) и белый.

Верфь и ГТЛК в декабре 2019 года подписали контракты на строительство 9 сухогрузов в рамках соглашения о предоставлении опциона на заключение договоров на строительство и поставку 20 сухогрузов этого проекта.

Ранее завод «Красное Сормово» (МОЕХ: KSMV) построил три серии аналогичных судов, суммарная численность которых составляет 20 сухогрузов. Последнее судно третьей серии спущено на воду в начале сентября и до конца 2020 года должно быть передано заказчику.

Проект RSD59 – самоходное сухогрузное однопалубное судно класса «Волго-Дон макс» с двумя грузовыми трюмами, с двумя полноповоротными винторулевыми колонками (ВРК), морского и смешанного плавания («река-море»). Судно предназначено для перевозки генеральных и навалочных грузов, пакетированных пиломатериалов, круглого леса, металлолома, металла в связках и рулонах, крупногабаритных, длинномерных и тяжеловесных грузов, угля, опасных грузов и грузов категории «В».

Проект RSD59 разработан «Морским инженерным бюро – Дизайн СПб», рабочая конструкторская документация судна выполнена Волго-Каспийским ПКБ. Основные характеристики судна: длина – 140,88 м, ширина – 16,98 м, высота борта – 6 м, дедвейт река/море – 5,128 тыс. тонн/7,535 тыс. тонн, объем грузовых трюмов – 11,292 кубометров, количество трюмов – два, осадка река/море – 3,6 м/4,53 м.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.30.09; ПОРТ ПРИМОРСК МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ ОЭЗ, ПОРТ УСТЬ-ЛУГА – ТОР – ВЛАСТИ РЕГИОНА**

Особая экономическая зона (ОЭЗ) может быть создана в порту Приморск (Ленинградская область), сообщил губернатор региона Александр Дрозденко на Балтийском региональном инвестиционном форуме в Петербурге в среду.

«Мы совместно с министерством экономического развития прорабатываем вопрос создания особой экономической зоны в порту Приморск, а также второго (в регионе – ИФ) ТОРа в порту Усть-Луга. У нас первый ТОР есть в Пикалево, мы сегодня добиваемся, чтобы второй ТОР появился в Усть-Луге», – сказал Дрозденко.

Кроме того, губернатор сообщил, что в планах региона увеличить объем перевалки грузов в портах до 180 млн тонн.

«Наша общая задача – это выйти на объем 180 млн тонн переработки портовых грузов к 2024 году. В принципе, цифра крепкая, но цифра реальная, и цифра достижимая», – сказал губернатор.

Он добавил, что на переработку грузов, поступающих в РФ, ориентированы региональные проекты ХК «Новотранс», «ЕвроХима», УПК «Приморск».

Как сообщалось, «Новотранс» планирует инвестировать 46,5 млрд рублей в строительство терминала для перевалки руды, угля, зерновых, пищевых и других грузов в морском порту Усть-Луга.

Строительство терминала по перевалке минеральных удобрений ООО «ЕвроХим терминал Усть-Луга» (100% «дочка» АО «МХК «Еврохим») запланировано в северо-западной части морского торгового порта Усть-Луга. Проектируемые объекты терминала предназначены для перегрузки экспортных удобрений навалом и в специальных контейнерах с железнодорожного транспорта на морские суда, а также импортных удобрений – с морских судов на железнодорожный транспорт. Пропускная способность перегрузочного комплекса по завершении трех этапов строительства составит 6,025 млн тонн в год, грузооборот – 5,55 млн тонн в год.

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; АЛЕКСАНДР МЕЛЕШЕНКО; 2020.29.09; ТРАМВАЙЧИК ТРОНЕТСЯ; МОСКВА-РЕКА СТАНЕТ В СТОЛИЦЕ ТРАССОЙ ДЛЯ НОВОГО ВИДА ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА**

Столичные власти определились с тем, как сделать Москву-реку еще одной транспортной артерией мегаполиса. Уже готова трассировка двух маршрутов, по которым начнут курсировать речные трамвайчики, они будут следовать с интервалом в несколько минут, а плату за проезд в них возьмут по карте «Тройка» по городским тарифам. Причем выбрать тип будущих трамвайчиков москвичи смогут сами. Корреспондент «РГ» узнал подробности.

Аки посуху

Идея регулярного речного транспорта в Москве не только не новая, она уже была реализована. Регулярные маршруты связывали как разные районы внутри столицы, так и город с пригородом еще в советское время, работали некоторые из них и в новейшей истории Москвы, но окончательно ушли в небытие лет 15 назад. Впрочем, теперь власти хотят не возродить былое, а сделать принципиально новую транспортную систему, в то же время интегрированную в единую сеть. Москвичи ведь уже привыкли, что «Тройкой» можно расплатиться хоть в метро, хоть в трамвае, хоть в пригородной электричке, даже если едут за 15 км от Москвы. На речном транспорте будет реализована такая же схема, говорит заммэра Максим Ликсутов.

«Мы хотим, чтобы речной транспорт обязательно работал круглый год, – подчеркивает он. – В нем будут действовать городские тарифы, карты «Тройка», соцкарты и льготы – так он будет интегрирован в городскую транспортную систему и увязан с другими видами транспорта».

Будут не только построены новые и модернизированы старые причалы, но и реконструирована сопутствующая инфраструктура, добавляет Ликсутов. Например, остановки наземного транспорта перенесут поближе к причалам, а на них самих поставят навесы, табло с расписанием и автоматы по продаже билетов. «В некоторых местах совместно с коллегами из комплекса ЖКХ и Стройкомплекса доделаем современные пешеходные набережные и новые причалы. Речные трамваи Москвы по комфорту не будут уступать другим видам транспорта», – уверен заммэра. Где же появятся первые маршруты?

От Фили до Сити

Первый протянется от парка Фили до Киевского вокзала. На нем будет 14 остановок, причем только шесть причалов построены, остальные еще предстоит построить. Один только этот маршрут сделает город ближе более чем для миллиона жителей и работников четырех районов города – Хорошево-Мневники, Филевский парк, Пресненский и Дорогомилово. Здесь активно застраиваются прибрежные кварталы, и новый вид транспорта позволит не только сделать более комфортной жизнь местных жителей, но и разгрузит дороги и метро, взяв часть пассажиров на себя.

Давайте прикинем. Допустим, вы живете в районе Фили – на берегу здесь на месте бывших промзон активно растут новые жилые комплексы. А работаете в «Москва-Сити» – одном из главных средоточий рабочих мест в столице. Расстояние вроде бы небольшое, но ваш дом и офис разделяет река, а метро поблизости нет. В итоге дорога в одну сторону занимает минимум 40 минут. Причем сначала нужно ехать на автобусе, а потом пересаживаться на подземку или даже МЦД, чтобы проехать одну остановку. Речной трамвай в такой ситуации станет настоящим спасением – пересадки не потребуются и время в пути сократится примерно вдвое.

«Представьте себе, выходите из дома, зная, что от современного причала с интервалом каждые 4-10 минут отправляется комфортный речной трамвай, который за 20 минут довезет вас до Сити и Кутузовского проспекта или пересадки на метро. Никаких светофоров, развязок и поисков парковочного места», – подтверждает эти расчеты Максим Ликсутов. Собственно, легче станет и десяткам тысяч людей, которые ежедневно прибывают в Москву на Киевский вокзал. Уехать в другую точку Москвы им позволит не только подземный и наземный транспорт, но и речной.

Второй маршрут интересен не меньше – он пройдет от Новоданиловской набережной до Печатников. Из девяти причалов построить с нуля предстоит только два. Впрочем, самая серьезная стройка развернется на существующем, но заброшенном Южном речном вокзале – там власти планируют масштабную реконструкцию вроде той, которую только что пережил северный вокзал. Прибрежная часть юга столицы тоже активно застраивается, и новые кварталы чаще всего удалены от метро, так что речные трамваи здесь снова будут кстати. Одной из остановок на этом маршруте станет «ЗИЛ», где сейчас строится новый микрорайон, а южный вокзал и вовсе находится по соседству с парком развлечений «Остров мечты», притягивающим каждый день тысячи гостей.

На чем поплывем?

Маршруты будущего водного транспорта столичная мэрия разработала вместе с Высшей школой экономики. Участвовали специалисты ВШЭ и в формировании технического задания для потенциальных производителей речных трамвайчиков. Они должны быть небольшими, вмещать около 40 человек, развивать скорость не меньше 30 километров в час. Кроме того, подойдут только суда легкого ледокольного класса, ведь подразумевается их круглогодичное использование.

Впрочем, повлиять на эти и другие детали смогут сами москвичи. Власти в ближайшее время выложат все наработки и предложения разных производителей, соберут мнения горожан и с их учетом доработают техзадание. Итоговый вариант кораблей выберут с помощью голосования, причем первое судно назовут именем победителя, предложившего лучшую идею. По словам Ликсутова, мэрия также соберет жюри, в которое войдут дизайнеры, производители судов и другие эксперты.

<https://rg.ru/2020/09/29/reg-cfo/moskva-reka-stanet-trassoj-dlia-novogo-vida-obshchestvennogo-transporta.html>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.30.09; ВС РФ СОХРАНИЛ УВЕЛИЧЕННЫЕ СРОКИ ВОЗВРАТА ДЕНЕГ ЗА «ДОКОВИДНЫЕ» АВИАБИЛЕТЫ**

Верховный суд (ВС) РФ в среду подтвердил легитимность увеличенных из-за пандемии сроков возврата денег за авиабилеты, купленные до 1 мая 2020 года, передал из зала суда корреспондент «Интерфакса».

Заявитель по делу – Михаил Чуприков – просил ВС РФ признать недействующим положение постановления правительства №991, которое, по его мнению, помешало ему вернуть деньги за купленные 6 февраля 2020 года «невозвратные» билеты по маршруту Волгоград-Москва-Рим и обратно. Рейсы должна была осуществлять авиакомпания «Сибирь» (бренд S7 Airlines).

Этот документ с 6 июля 2020 года ввел особые правила возврата купленных до 1 мая 2020 года авиабилетов с вылетом с 1 февраля 2020 года в Китай, с 18 марта – по всем остальным маршрутам. Документ позволил перевозчикам в одностороннем порядке изменять условия полета: дату, время, маршрут, тип воздушного судна. Срок возврата средств с обычных 10-14 дней был увеличен до трех лет с начислением процентов в размере ключевой ставки ЦБ РФ. Пассажир вправе не дожидаться возврата средств, а потратить их полностью или частично на другой перелет этой же авиакомпанией.

26 февраля Роспотребнадзор рекомендовал россиянам воздержаться от поездок в Италию, 13 марта авиасообщение с ней было закрыто, и в этот же день Чуприков уведомил авиакомпанию о возврате билета. По его мнению, это разрешают действующие правила, которые предусматривают возврат денег и за «невозвратные» билеты в случае вынужденного отказа клиента от полета (например, в случае болезни), изменения авиакомпанией маршрута перевозки или выполнения рейса не по расписанию.

Авиакомпания деньги не вернула, мировой суд, куда пожаловался Чуприков, в августе отказал ему во взыскании. Чуприков полагает, что в основе судебного решения лежит как раз спорное положение, так как авиакомпания на него ссылалась в своем возражении на иск. Но мотивировочной части решения до сих пор нет, сказал Чуприков.

Позиция Чуприкова в ВС РФ сводилась к недопустимости применение этих правил к пассажирам, которые покупали билеты при отсутствии информации о возможной угрозе закрытия авиасообщения. «6 февраля был заключен договор. Мне как потребителю было невозможно предположить те события и те последствия, которые произойдут в ближайшие месяцы, – говорил в среду на заседании в ВС РФ Чуприков. – Пандемия – не повод для умаления прав потребителей».

Чуприков признавал, что спорное постановление предоставляет ему альтернативу – осуществить другой перелет. Но возможности слетать в Италию все равно нет – из-за закрытия сообщения с ней, подчеркивал он.

Представитель **Минтранса РФ**, в свою очередь, обращал внимание судей на то, что права пассажиров насколько можно защищены. По его словам, клиент авиакомпании может не дожидаться возврата денег три года, а потратить их на другой перелет «хоть на следующий день». Тем же кто предпочтет дождаться деньги на стоимость билета будут начисляться проценты в размере ключевой ставки ЦБ РФ, добавлял он.

Правительство издало постановление в рамках своих полномочий, подчеркивал представитель **Минтранса**. Это предусмотрено Воздушным кодексом РФ, который разрешает кабмину «при угрозе возникновения и (или) возникновении отдельных чрезвычайных ситуаций, введении режима повышенной готовности» вводить особенности исполнения договора воздушной перевозки.

Коллегия судей ВС РФ после непродолжительного совещания отказала Чуприкову в удовлетворении административного иска.

Это уже не первый спор из-за «антиковидных» мер правительства. В среду ВС РФ подтвердил легитимность увеличенных из-за пандемии сроков возврата денег за туристические путевки. Не сумевшая вернуть деньги за купленную в январе 2020 года

путевку на лето в Грецию Наталья Озерова оспаривала ряд положений постановления правительства №1073.

Этот документ вел на 2020-2021 годы особые правила для возврата турпутевок, купленных по 31 марта 2020 года включительно. Во-первых, пролонгируются сроки исполнения: туроператор, согласно документу, обязан отправить клиента в путешествие не в договорные сроки, а «не позднее 31 декабря 2021 года». Во-вторых, если клиент не соглашается и расторгает договор, то срок возврата денег – вместо нынешних 10-30 дней – продлевается опять-таки до конца 2021 года.

Во время заседания представитель правительства РФ сообщила, что спецправила распространяются на договоры, действующие на момент издания постановления в июле 2020 года. Таким образом туроператоры должны в обычные сроки – 10-30 дней – возвращать деньги клиентам по договорам, расторгнутым до опубликования этого постановления.

<https://www.interfax-russia.ru/main/vs-rf-sohranil-uvlichennye-sroki-vozvrata-deneg-zadokovidnye-aviability>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.30.09; РФ В 2021Г ПЛАНИРУЕТ СОКРАТИТЬ СУБСИДИИ НА АВИАПЕРЕВОЗКИ – ПРОЕКТ БЮДЖЕТА**

РФ в следующем году планирует сократить субсидии на внутренние авиаперевозки относительно суммы, выделенной на этот год, следует из внесенного в Госдуму проекта бюджета на ближайшую трехлетку.

На субсидии авиакомпаниям «в целях обеспечения доступности воздушных перевозок населению», согласно проекту, в следующие три года будет выделяться по 3,8 млрд руб. В бюджете на этот год на эти цели было предусмотрено 5,8 млрд руб. Субсидии направлялись на полеты из европейской части страны на Дальний Восток (а также внутри ДФО), в Крым и Калининград.

Господдержка авиаперевозок между регионами в обход Москвы на следующий год заложена в размере 7,7 млрд руб. – с повышением до 9,3 млрд руб. в 2022-23 гг. На этот год авиакомпаниям полагалось 8,3 млрд руб. на межрегиональные рейсы.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.30.09; ВОПРОСЫ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ РЕГУЛЯРНЫХ ПОЛЕТОВ МЕЖДУ РОССИЕЙ И ФРАНЦИЕЙ РЕШАЮТСЯ НА УРОВНЕ ЕС – ПОСОЛ ФРАНЦИИ**

Вопрос возобновления регулярного авиасообщения между Россией и Францией будет решен на уровне Европейского союза, сообщил посол Франции в РФ Пьер Леви.

«Вы знаете, что ни Россия, ни Франция пока из пандемии не вышли. И, вполне возможно, что мы можем столкнуться со второй волной. Принимаются необходимые меры. Пока что границы остаются закрытыми, но, мы надеемся, и эти вопросы обсуждаются и будут решены, но в рамках Европейского союза», – сказал Пьер Леви на пресс-конференции в Екатеринбурге в среду.

Он добавил, что между Россией и Францией и сейчас есть авиасообщение, рейсы выполняют «Аэрофлот» и Air France.

«Но речь идет каждый раз о специальном разрешении, в основном, о возвращении граждан обеих стран на родину и каждый раз вопрос рассматривается отдельно», – уточнил посол.

Он добавил, что на сегодняшний день осуществляется несколько рейсов в неделю, но «французское посольство работает в тесном контакте с министерством иностранных дел и с российским правительством, чтобы решать эти вопросы».

### **ТАСС; 2020.30.09; UTAIR С ОКТЯБРЯ НАЧНЕТ ЕЖЕДНЕВНЫЕ ПОЛЕТЫ ИЗ МОСКВЫ В БЕЛГОРОД**

Авиакомпания Utair начнет с 1 октября выполнять ежедневные рейсы из Москвы в Белгород. Об этом в среду сообщает **пресс-служба** перевозчика.

«Utair вводит новый рейс Москва – Белгород. Полеты по нему начнутся с 1 октября. Авиакомпания будет выполнять рейс по данному маршруту ежедневно на комфортабельных Boeing 737-400 на 150 пассажиров», – говорится в сообщении.

Вылет из Москвы в 10:50, из Белгорода – в 13:20. Время в пути составит 1 час 20 минут», – приводятся в сообщении слова президента «Utair – пассажирских авиалиний» Павла Пермякова.

<https://tass.ru/ekonomika/9589547>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.30.09; ПАССАЖИРОПОТОК «ПУЛКОВО» В АВГУСТЕ СНИЗИЛСЯ В 1,5 РАЗА, С НАЧАЛА ГОДА – ВДВОЕ**

Пассажиропоток аэропорта «Пулково» (управляется компанией «Воздушные ворота северной столицы», ВВСС) по итогам января-августа 2020 года составил 6,796 млн человек, следует из данных на сайте **Росавиации**.

Ранее сообщалось, что в январе-августе 2019 года аэропорт «Пулково» обслужил 13,195 млн пассажиров. Таким образом, пассажиропоток за восемь месяцев этого года снизился вдвое.

В августе аэропорт обслужил 1,523 млн человек против 2,21 млн пассажиров годом ранее. Следовательно, пассажиропоток месяц к месяцу сократился в 1,45 раза.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.30.09; «АЭРОФЛОТ» НАЧАЛ ТРЕНИРОВАТЬ СОБАК НА ВЫЯВЛЕНИЕ БОЛЬНЫХ КОРОНАВИРУСОМ**

В Роспотребнадзоре разрабатывается проект по экспресс-идентификации носителей новой коронавирусной инфекции с использованием собак.

«Роспотребнадзором, ЦНИИ Эпидемиологии Роспотребнадзора, ГНЦ «Вектор» совместно «Аэрофлотом» и Национальным медико-хирургический центром имени Н. И. Пирогова» проводится исследовательский проект по разработке способа неинвазивной экспресс-идентификации носителей новой коронавирусной инфекции с использованием собак», – говорится в сообщении Роспотребнадзора, опубликованном в среду на сайте ведомства.

Как сообщает ведомство, научно-исследовательскими организациями Роспотребнадзора разработаны параметры инактивации коронавируса SARS-Cov-2, отработана методика выполнения полимеразной цепной реакции для исследования образцов биоматериала от больных новой коронавирусной инфекцией на наличие генетического материала SARS-Cov-2, подтверждена безопасность биологических образцов от пациентов с COVID-19.

«Кинологической службой ПАО «Аэрофлот» начата тренировка служебных собак по выявлению образцов биоматериала от больных с новой коронавирусной инфекцией, – говорится в сообщении.

#### **ТЕСТЫ В АЭРОПОРТУ ХЕЛЬСИНКИ**

Ранее стало известно, что группу из 16 собак с 22 сентября в тестовом режиме начали использовать в аэропорту Хельсинки для определения COVID-19 у пассажиров. Как сообщает финское издание Helsingin Sanomat, пассажир проводит кусочком марлевой салфетки вокруг шеи и помещает ее в емкость. Затем емкость с салфеткой берет кинолог и дает понюхать собаке. В случае положительного результата пассажиру предлагают сдать настоящий тест на ковид. Одним из плюсов «собачьего» теста называют его быстроту – вердикт известен сразу.

Доцент факультета ветеринарной медицины Хельсинского университета Анна Хельм-Бьёркманн заявила изданию, что, по данным исследований, собака способна обнаружить коронавирус даже у тех людей, у которых болезнь пока не перешла в активную стадию.

Тем не менее, ученые пока не знают точно, какой именно коктейль из запахов помогает собаке определить вирус: по одной из версий, дело в продуктах метаболизма заболевшего. **СОБАКА ДЕШЕВЛЕ, НО ОБНЮХИВАНИЕ – НЕ САМАЯ ПРИЯТНАЯ ПРОЦЕДУРА**  
Депутат Госдумы, экс-глава Роспотребнадзора, академик РАН Геннадий Онищенко считает, что использование собак для диагностики COVID-19 может послужить подспорьем для медиков, если будут соблюдены этические нормы.

«Как некую самую предварительную скрининговую процедуру использовать можно – дай бог, это облегчит нам наблюдение. Но здесь важно соблюсти права людей: обнюхивание собакой – не самая приятная процедура с этической, эстетической точки зрения. Если это будет соблюдено, тогда, вполне возможно, такой вариант в какой-то мере может улучшить ситуацию», – сказал Онищенко «Интерфаксу» 24 сентября.

По словам академика, тема использования собак для диагностики ОРВИ появилась давно, и применительно к определению коронавирусной инфекции об этом заговорили в Китае еще на заре пандемии.

Вполне возможно, что собаки благодаря своему обонянию способны уловить изменения в метаболизме человека с вирусной инфекцией – точно так же, как они находят следы наркотиков и взрывчатых веществ. Тем не менее, широкого применения этот вариант «тестирования», отметил Онищенко, пока не получил.

Собеседник агентства допустил, что использование собак для скрининга может решить проблему экономической целесообразности массового тестирования на COVID.

Онищенко напомнил, что тест на коронавирус обходится обычным поликлиникам и больницам примерно в 1,5 тыс. рублей, и 40 млн уже выполненных в России тестов – это существенная нагрузка на бюджет. «Посчитайте, сколько денег (уходит – ИФ) на это. В данном случае экономическая целесообразность того или иного теста должна быть доказана», – сказал Онищенко. По его мнению, тестирование групп риска дорогими тестами оправдано, однако широкое тестирование всех подряд нецелесообразно.

[Вернуться в оглавление](#)