



Ежедневный мониторинг СМИ

23 ОКТЯБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

РЖД-ПАРТНЕР; ЮЛИЯ ЧЕРНЫШЕВСКАЯ; 2020.22.10; МИНИСТР ТРАНСПОРТА РОССИИ ОБОЗНАЧИЛ КЛЮЧЕВЫЕ ЗАДАЧИ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ.....	5
ВЕДОМОСТИ; ИВАН ЧЕБЕРКО; 2020.23.10; АВТОБУСЫ ПРОДОЛЖАТ ЕЗДИТЬ БЕЗ СИСТЕМЫ; СИСТЕМА МОНИТОРИНГА АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК ВРЯД ЛИ БУДЕТ ЗАПУЩЕНА В ЗАПЛАНИРОВАННЫЙ СРОК – К 1 ДЕКАБРЯ 2020 ГОДА	5
КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ КОЗЛОВ, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2020.23.10; ГАЗ ВЫЗЫВАЕТ ТАЙМЫР; «РОСНЕФТЬ» РАСШИРЯЕТ ПЛАНЫ ПЕРЕВАЛКИ В БУХТЕ СЕВЕР.....	6
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.23.10; ЦКАДОМ НАПЕРЕД; “Ъ” ВЫЯСНИЛ, КАК БУДУТ БОРОТЬСЯ С НЕПЛАТЕЛЬЩИКАМИ НА НОВОЙ АВТОДОРОГЕ.....	8
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.22.10; ВОДИТЕЛЕЙ ОТУЧАЮТ ОТ БЕСПЛАТНОГО ПРОЕЗДА; ГОСДУМА ПРИНЯЛА В ПЕРВОМ ЧТЕНИИ ЗАКОН О ШТРАФЕ ЗА БЕСПЛАТНЫЙ ПРОЕЗД ПО ПЛАТНЫМ АВТОДОРОГАМ	9
КОММЕРСАНТЬ; 2020.22.10; ЭКСПЕРТЫ НЕ ВИДЯТ НЕОБХОДИМОСТИ В ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ СУБСИДИЯХ ДЛЯ АВИАОТРАСЛИ	11
РБК; 2020.22.10; ЭКСПЕРТЫ ОЦЕНИЛИ ПОТРЕБНОСТИ АВИАКОМПАНИЙ В ГОСПОДДЕРЖКЕ ИЗ-ЗА ПАНДЕМИИ	11
РИА НОВОСТИ; 2020.22.10; ЭКСПЕРТ УСОМНИЛСЯ В НЕОБХОДИМОСТИ ВЫДЕЛЕНИЯ ДОПСУБСИДИЙ АВИАКОМПАНИЯМ.....	12
ИА REGNUM; ГАЛИНА СМИРНОВА; 2020.22.10; АВИАКОМПАНИИ РОССИИ НЕ ВПИСЫВАЮТСЯ В НОВУЮ РЕАЛЬНОСТЬ	13
NEWS.RU; ДМИТРИЙ АЛЕКСЕЕВ-РАЗДОЛЬЕВ; 2020.22.10; АВИАГИГАНТЫ В ОЖИДАНИИ БАНКРОТСТВ ЗАПРОСИЛИ У МИШУСТИНА ЕЩЁ 50 МЛРД РУБЛЕЙ; ХОТЯ КАБМИН НЕ УСПЕЛ РАСПРЕДЕЛИТЬ И ПРЕЖНИЕ СУБСИДИИ	15
РБК ТАТАРСТАН; 2020.22.10; СКВОЗЬ ПАНДЕМИЮ: АВИАОТРАСЛЬ RT ПЛАНИРУЕТ НАРАСТИТЬ СУБСИДИРУЕМЫЕ РЕЙСЫ.....	17
КОММЕРСАНТЬ; «РЕАЛИЗАЦИЯ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ». ПРИЛОЖЕНИЕ №195; ЕКАТЕРИНА ЗАГВОЗДКИНА; 2020.22.10; ЗАКУПОЧНОЕ ОБАЯНИЕ АРКТИКИ; МАЛОЕ И СРЕДНЕЕ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВО	18
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.22.10; ПРЕВЫШЕНИЕ И НАКАЗАНИЕ; РОССИЯН ПРЕДЛОЖИЛИ ШТРАФОВАТЬ ЗА «СРЕДНЮЮ СКОРОСТЬ»	21
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2020.22.10; ПРО МИЛИ И ПРОМИЛЛЕ.....	21
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; 2020.22.10; А НЕ МАХНУТЬ ЛИ НАМ НА ВОДЫ.....	22
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2020.22.10; IATA: РИСК ЗАРАЗИТЬСЯ КОРОНАВИРУСОМ В САМОЛЕТЕ МИНИМАЛЕН.....	23
ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2020.22.10; ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ СООБЩЕСТВО ОБСУДИЛО ОТЪ НА ВОЗДУШНЫХ СУДАХ.....	24

ОМСК РЕГИОН; 2020.22.10; У СТУДЕНТОВ ОМСКОГО ИНСТИТУТА ВОДНОГО ТРАНСПОРТА ПОЯВИТСЯ СВОЯ БРИГАНТИНА	25
ВЕСТИ; 2020.22.10 11.31; МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ СОЧИ ПЕРЕХОДИТ НА ЗИМНЕЕ РАСПИСАНИЕ. ВЕСТИ.....	26
ВЕСТИ; АЛЕКСАНДРА АФАНАСЬЕВА; 2020.22.10 15.53; ДЕЗИНФЕКЦИЯ В ДВИЖЕНИИ: «ЛАСТОЧКИ» ОСНАСТИЛИ БАКТЕРИЦИДНЫМИ ЛАМПАМИ. ВЕСТИ-МОСКВА	26
ВЕСТИ; ЮЛИЯ ПАРФЕНЮК; 2020.22.10 16.35; СТРОИТЕЛЬСТВО ПЛАТФОРМЫ ЩУКИНСКАЯ НА МЦД-2: КОГДА ТАМ ПОЯВЯТСЯ ПЕРВЫЕ ПАССАЖИРЫ. ВЕСТИ-МОСКВА	27
КОММЕРСАНТЬ «РЕАЛИЗАЦИЯ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ». ПРИЛОЖЕНИЕ №195; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2020.22.10; ВТОРАЯ ПЛАТНАЯ МАГИСТРАЛЬ ЖДЕТ КОНЦЕССИОНЕРА В НОВОМ ГОДУ; ИНФРАСТРУКТУРА.....	27
КОММЕРСАНТЬ «РЕАЛИЗАЦИЯ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ» ПРИЛОЖЕНИЕ №195; ЕКАТЕРИНА ЗАГВОЗДКИНА; СТОЛИЦЫ ПОЙДУТ В СДВОЕННОМ СОСТАВЕ; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	29
КОММЕРСАНТЬ «РЕАЛИЗАЦИЯ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ»; ПРИЛОЖЕНИЕ №195; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2020.22.10; ГРУЗОБОРОТ ПОРТОВ СОКРАЩАЕТСЯ НА ФОНЕ РОСТА МОЩНОСТЕЙ; МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ.....	32
ИНТЕРФАКС; 2020.22.10; ВЛАСТИ ЯНАО ВЫБЕРУТ ПОДРЯДЧИКА РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА САЛЕХАРДА ЧЕРЕЗ КОНКУРС, АУКЦИОН ОТМЕНЕН.....	34
ПРО ГОРОД УХТА; 2020.22.10; КОМИ ЗАКРОЕТ ДЕФИЦИТ ГРУЗОВОЙ БАЗЫ ПЕРЕВОЗОК СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ	35
КОММЕРСАНТЬ «РЕАЛИЗАЦИЯ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ». ПРИЛОЖЕНИЕ №195; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2020.22.10; ТРАССЫ ПЕТЕРБУРГА ЗАЛАТАЮТ ФЕДЕРАЛЬНЫМ БЮДЖЕТОМ; ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО	36
ТАСС; 2020.22.10; ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА СОКРАТИЛА ПРОБКИ В СЕРГИЕВОМ ПОСАДЕ И КРАСНОГОРСКЕ	38
ТАСС; 2020.22.10; ПОЧТИ 130 КМ СЕВЕРНОГО ШИРОТНОГО КОРИДОРА ОТРЕМОНТИРОВАЛИ В ХМАО	38
ТАСС; 2020.22.10; В ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ ДОСРОЧНО ОТРЕМОНТИРОВАЛИ УЧАСТОК НАИБОЛЕЕ РАЗБИТОЙ ТРАССЫ.....	39
ТАСС; 2020.22.10; В КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ПОЛНОСТЬЮ ВЫПОЛНЕН ПЛАН ДОРОЖНЫХ РАБОТ 2020 ГОДА.....	40
ТАСС; 2020.22.10; В КБР ЗАВЕРШИЛИ РЕМОНТ ПОДЪЕЗДА ОТ ТРАССЫ «КАВКАЗ» К СЕЛЕНИЮ В БАКСАНСКОМ РАЙОНЕ.....	40
ТАСС; 2020.22.10; В СЕВАСТОПОЛЕ РАЗРАБОТАЛИ ПРОГРАММУ РЕМОНТА ДОРОГ НА 2021 ГОД	41
ТАСС; 2020.22.10; ОКОЛО 350 ТЫС. КВ. МЕТРОВ ДОРОГ ОТРЕМОНТИРУЮТ В НИЖНЕМ ТАГИЛЕ В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ	41
ТАСС; 2020.22.10; ОПРОС ВЦИОМ ПОКАЗАЛ ВЫСОКУЮ ИНФОРМИРОВАННОСТЬ РОССИЯН О НАЦПРОЕКТАХ.....	42
ТАСС; 2020.22.10; В ДФО СОЗДАЛИ ЕДИНЫЙ КОМПЛЕКС ПО ДОБЫЧЕ, ПЕРЕРАБОТКЕ И ТРАНСПОРТИРОВКЕ КОКСУЮЩИХСЯ УГЛЕЙ.....	42
ТАСС; 2020.22.10; КАБМИН УТВЕРДИЛ ПЛАН ПО РАЗВИТИЮ ВОДОРОДНОЙ ЭНЕРГЕТИКИ ДО 2024 ГОДА.....	43

ИНТЕРФАКС; 2020.22.10; ПУНКТЫ ПРОПУСКА НА ГРАНИЦЕ РФ И КНР В ПРИМОРЬЕ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ НЕ СМОГУТ ПЕРЕЙТИ НА КРУГЛОСУТОЧНЫЙ РЕЖИМ РАБОТЫ – РУКОВОДИТЕЛЬ ДВТУ.....	44
ГУДОК; 2020.21.10; В КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ НАЧАЛИСЬ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ ПО «ЕДИНОМУ» БИЛЕТУ; ВОЗМОЖНОСТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ БИЛЕТА «ПОЕЗД+АВТОБУС» ОБЛЕГЧИТ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ И СОКРАТИТ ВРЕМЯ В ПУТИ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ	44
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ЗАМАХИНА; 2020.22.10; СИЛУАНОВ ПОДДЕРЖАЛ ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО ОБНОВЛЕНИЮ ПАРКА ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА.....	45
АВТОВЗГЛЯД; 2020.22.10; ВОДИТЕЛИ МАССОВО ОТКАЗЫВАЮТСЯ ПЕРЕСЕСТЬ НА АВТОБУСЫ ДАЖЕ ЗА БЕСПЛАТНО	46
ТАСС; 2020.22.10; АРХАНГЕЛЬСКИЙ УЧАСТОК ДОРОГИ ЧЕКШИНО – КУРАТОВО СТАНЕТ ФЕДЕРАЛЬНЫМ В 2021 ГОДУ.....	46
ТАСС; 2020.22.10; В СУРГУТЕ НАКАЗАЛИ ТРАНСПОРТНЫЕ КОМПАНИИ ЗА ВЫСАЖИВАНИЕ ДЕТЕЙ БЕЗ МАСОК ИЗ АВТОБУСОВ.....	47
РИА НОВОСТИ; 2020.22.10; НАЗВАНЫ ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ДЛЯ РАЗВИТИЯ АВТОТУРИЗМА В РОССИИ.....	47
РИА НОВОСТИ; 2020.22.10; ПРОДАЖИ ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЙ И СПЕЦТЕХНИКИ В РОССИИ ВЫРОСЛИ НА 0,8%.....	48
ТАСС; 2020.23.10; ПРЕДПРИЯТИЕ РОСКОСМОСА ПЛАНИРУЕТ УВЕЛИЧИТЬ СРОК ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАМВАЕВ ДО 20 ЛЕТ	49
ТАСС; 2020.22.10; С 26 ОКТЯБРЯ ПЕТЕРБУРЖЦЕВ БЕЗ МАСОК ПЕРЕСТАНУТ ПУСКАТЬ В ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ	49
РАДИО 1; КАМИЛА КАМАЕВА, ВЛАДИМИР ВАХРУШЕВ, ТЕМИР ГАДЖИЕВ; 2020.22.10; КАК В ПОДМОСКОВЬЕ ОРГАНИЗОВАНА БОРЬБА С ТРАНЗИТОМ ГРУЗОВИКОВ ЧЕРЕЗ ГОРОДА?.....	49
КОММЕРСАНТЪ НОВОСИБИРСК; 2020.22.10; АНДРЕЙ ТРАВНИКОВ ОТКРЫЛ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ; В НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ ПОЭТАПНО ОБНОВЛЯЮТ ВОКЗАЛЬНЫЕ КОМПЛЕКСЫ.....	50
ИНТЕРФАКС; 2020.22.10; РЖД ВИДЯТ 2021 Г. «ГОДОМ ДОСТАТОЧНО СЕРЬЕЗНОГО РОСТА» ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК – ГЕНДИРЕКТОР	51
ИНТЕРФАКС; 2020.22.10; РЖД И ВЛАДЕЛЕЦ ТРАНСКОНТЕЙНЕРА ПЛАНИРУЮТ НАРАЩИВАТЬ КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ	52
ИНТЕРФАКС; 2020.22.10; РЖД ЗА ВЫПУСК «ЗЕЛЕННЫХ» БОНДОВ ДЛЯ РЕФИНАНСИРОВАНИЯ РЕАЛИЗОВАННЫХ ПРОЕКТОВ	52
ТАСС; 2020.22.10; РЖД В ОКТЯБРЕ ВЫШЛИ НА УРОВЕНЬ ПОГРУЗКИ ПРОШЛОГО ГОДА	53
ТАСС; 2020.22.10; ВОКЗАЛ ОДНОЙ ИЗ СТАРЕЙШИХ СТАНЦИЙ ТРАНССИБА ОТКРЫЛИ ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ.....	53
ТАСС; 2020.22.10; ЛИНИЯ ГОРОДСКОЙ ЭЛЕКТРИЧКИ СВЯЖЕТ КРУПНЕЙШИЙ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ПАРК ЕКАТЕРИНБУРГА С ГОРОДОМ	54
ТАСС; 2020.22.10; МОСКОВСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ОЦЕНИЛА УЩЕРБ, ПОЛУЧЕННЫЙ ОТ ДТП В 2020 ГОДУ	55
ТАСС; 2020.22.10; ЛИПЕЦКАЯ ОБЛАСТЬ ХОЧЕТ РАСЧИСТИТЬ ДОН И СДЕЛАТЬ ЕГО СУДОХОДНЫМ.....	55
ИНТЕРФАКС; 2020.22.10; «АВРОРА» ОТКЛАДЫВАЕТ ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ПОЛЕТОВ ИЗ ВЛАДИВОСТОКА В СЕУЛ ИЗ-ЗА ОГРАНИЧЕНИЙ В КОРее.....	56
ИНТЕРФАКС; 2020.22.10; ОБАНКРОЧЕННАЯ «ВИМ-АВИА» ВЫСТАВИЛА НА ТОРГИ ДВА BOEING-757-200	56

Министерство транспорта РФ

ИНТЕРФАКС; 2020.22.10; ГЛАВА BOEING В РФ ДОПУСТИЛ ПОЯВЛЕНИЕ ЧЕРЕЗ 10 ЛЕТ КОМПОЗИТНО-ТИТАНОВЫХ УЗКОФЮЗЕЛЯЖНЫХ САМОЛЕТОВ	57
ТАСС; 2020.22.10; ИЗ ПЕТЕРБУРГА В ТАНЗАНИЮ С 31 ОКТЯБРЯ НАЧНУТ ЛЕТАТЬ ЧАРТЕРЫ.....	57
ТАСС; 2020.22.10; САМАРУ И ЗАНЗИБАР В НОЯБРЕ СВЯЖУТ ПРЯМЫМ АВИАРЕЙСОМ	57
ТАСС; 2020.22.10; ЛОУКОСТ-РЕЙСЫ ИЗ ЖУКОВСКОГО В КРЫМ ЗАПУСТЯТ 24 ОКТЯБРЯ	58
ТАСС; 2020.22.10; UTAIR НАЧНЕТ ВЫПОЛНЯТЬ РЕЙСЫ ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА В ГОРОД СОВЕТСКИЙ В ХМАО	58

ПУБЛИКАЦИИ

РЖД-ПАРТНЕР; ЮЛИЯ ЧЕРНЫШЕВСКАЯ; 2020.22.10; МИНИСТР ТРАНСПОРТА РОССИИ ОБОЗНАЧИЛ КЛЮЧЕВЫЕ ЗАДАЧИ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ

По мнению **министра транспорта России Евгения Дитриха**, в соответствии с проектом новой транспортной стратегии России и приоритетами государственной транспортной политики силы отечественной логистической отрасли должны быть сосредоточены на ряде ключевых задач, а именно: повышении скорости доставки по маршрутам международных транспортных коридоров, обеспечении экономической эффективности грузоперевозок, снижении транспортных издержек, использовании цифровых сервисов и формировании бесшовных логистических связей.

Эта позиция была озвучена в рамках приветственного слова на международном транспортно-логистическом форуме «PRO//Движение.1520», переданного заместителем **министра транспорта Российской Федерации, руководителем Федерального агентства железнодорожного транспорта Владимиром Токаревым**.

«В этом году весь мир оказался в непростой ситуации, вызванной пандемией коронавируса. Отрасли экономики, включая транспортную, сталкивались с непредсказуемыми вызовами. Совместными усилиями мы преодолели трудности, но еще многое предстоит сделать для улучшения ситуации в долгосрочной перспективе», – добавил **Евгений Дитрих**.

<https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/ministr-transporta-rossii-oboznachil-klyuchevye-zadachi-transportnoy-otrasli/>

ВЕДОМОСТИ; ИВАН ЧЕБЕРКО; 2020.23.10; АВТОБУСЫ ПРОДОЛЖАТ ЕЗДИТЬ БЕЗ СИСТЕМЫ; СИСТЕМА МОНИТОРИНГА АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК ВРЯД ЛИ БУДЕТ ЗАПУЩЕНА В ЗАПЛАНИРОВАННЫЙ СРОК – К 1 ДЕКАБРЯ 2020 ГОДА

Правительство до сих пор не санкционировало тестовые испытания Единой федеральной системы мониторинга и контроля пассажирских перевозок автобусами (ЕФС МКПП). Между тем в штатном режиме эта система должна заработать к 1 декабря 2020 г. – именно эта дата определена поручением **Владимира Путина** по итогам Госсовета 22 сентября 2017 г. Основное предназначение ЕФС МКПП – упорядочение и обеление рынка автобусных перевозок и, как следствие, повышение их безопасности. По данным ГИБДД, в 2020 г. в России произошло 18 серьезных ДТП с участием автобусов, в них пострадало более 200 человек, 14 человек погибло. После внедрения системы пассажиры смогут покупать электронные билеты и будут заранее иметь всю информацию о перевозчике. ЕФС МКПП позволит в реальном времени контролировать качество предоставления услуги – от соблюдения расписания поездок до скорости движения автобусов.

Минтранс планировал протестировать ЕФС МКПП в октябре – испытания должны были начаться в Центральном, Северо-Западном, Приволжском и Южном федеральных округах. Речь идет о тестировании системы автоматического сбора и обработки информации от межрегиональных автобусов – в частности, о соблюдении режима труда и отдыха водителей, скоростных ограничений и норм транспортной безопасности. Конкретные параметры тестов описаны в проекте распоряжения правительства, который **Минтранс** направил в Белый дом 17 сентября. В этом документе (его копия есть в «Ведомостях») назван и оператор системы на тестовый период. Это компания «Современные технологии пассажирского транспорта» («Технопасс»), миноритарным

акционером которой являются структуры Игоря Ротенберга. «Технопасс» разработал прототип ЕФС МКПП, тестирование которого проводилось летом прошлого года. Также компания называлась ранее в числе основных претендентов на место оператора единой цифровой платформы мультимодальных пассажирских перевозок (позволяет пассажиру выбирать оптимальные маршруты любыми видами транспорта и в любой комбинации).

В предложенный **Минтрансом** срок испытания системы не начались, ясности относительно того, когда это произойдет, до сих пор нет. **В Минтрансе ситуацию официально не комментируют.** Близкий к министерству источник «Ведомостей» отметил, что технически к испытаниям все готово, но вопрос о форме отношений оператора ЕФС МКПП с государством пока не решен. «Это могло стать основной причиной задержки реализации проекта, – говорит он. – Изначально имелась в виду концессия, но затем рассматривались иные алгоритмы взаимодействия. В результате процесс согласования затянулся».

В «Технопассе» подчеркивают, что на этапе тестовой эксплуатации системы речь о финансовых взаимоотношениях с государством не идет – компания предложила провести испытания на безвозмездной основе.

В «Технопассе» не знают, когда теперь начнутся испытания системы. «Сроки тестового испытания устанавливаются распоряжениями правительства России и **Министерством транспорта**», – заявил и. о. гендиректора «Технопасса» Алексей Остренин.

Тесты, начала которых ждут в «Технопассе», по сути, нужны для того, чтобы **Минтранс** принял уже построенную и отлаженную систему. По итогам испытаний министерство должно сообщить правительству о готовности ЕФС МКПП к эксплуатации, после чего правительство должно определить дату начала штатной работы системы. Но шансы, что это случится к 1 декабря 2020 г., минимальны.

По данным BusinesStat, в 2019 г. емкость российского рынка пригородных автобусных перевозок составляла 106,9 млрд руб., междугородных – 231,5 млрд руб. «Более 40% этих рынков все еще в серой зоне, – утверждает глава Ассоциации автовокзалов и автостанций России Борис Лоран. – Причины этого для меня, например, загадка. Перевозчиками обычно выступают компании малого бизнеса, которые используют упрощенку, т. е. отдают не больше 6% от выручки. На мой взгляд, целесообразнее эту долю платить, чем рисковать так, как рискует сегодня нелегальный перевозчик пассажиров».

Задержки с внедрением ЕФС МКПП не в интересах легальных перевозчиков, которые платят налоги и устанавливают необходимое по техрегламенту оборудование, считает Лоран. В результате их себестоимость выше и они по ценам проигрывают конкурентам из теневого сектора, объясняет он. По мнению Лорана, отрицательный эффект от этого особенно ощущается в период пандемии, когда объемы перевозок на спаде.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/10/22/844303-avtobusi-prodolzhat>

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ КОЗЛОВ, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2020.23.10; ГАЗ ВЫЗЫВАЕТ ТАЙМЫР; «РОСНЕФТЬ» РАСШИРЯЕТ ПЛАНЫ ПЕРЕВАЛКИ В БУХТЕ СЕВЕР

Планы «Роснефти» по будущему проекту «Восток Ойл» оказались масштабнее, чем предполагалось. Компания анонсировала возможность по расширению перевалочных мощностей порта в бухте Север на Таймыре, где помимо 100 млн тонн нефти в год собирается переваливать 35–50 млн тонн СПГ и 50 млн тонн угля. Сроки, в которые компания собирается выйти на эти объемы, а также ресурсная база для их производства не были названы. Как отмечают аналитики, пока на Таймыре нет проектов с промышленной добычей угля.

«Роснефть» рассматривает возможность строительства новых мощностей в порту в бухте Север, следует из презентации главы нефтекомпании Игоря Сечина на Евразийском экономическом форуме в Вероне. Предполагается, что помимо отгрузки нефти с

месторождений «Восток Ойл» (100 млн тонн в год) и СПГ (35–50 млн тонн) рассматривается вопрос строительства перевалочных мощностей на 50 млн тонн угля в год. В материалах главы «Роснефти» отсутствуют сроки строительства, в компании их также не пояснили. В мае компания говорила, что намерена выйти на перевалку 115 млн тонн нефти в год к 2030 году.

Проект «Восток Ойл» изначально предполагался как нефтяной: «Роснефть» хотела связать трубопроводом месторождения Ванкорского кластера (Сузунское, Тагульское, Лодочное) с Пайяхским месторождением «Нефтегазхолдинга» (принадлежит экс-главе «Роснефти» Эдуарду Худайнатову) и построить порт для отгрузки нефти в бухте Север. Затем у «Роснефти» появились планы по строительству на Таймыре завода по производству СПГ, однако его мощность не называлась. Нефтекомпания сейчас пытается расширить свою ресурсную базу по газу в регионе, в том числе добившись специальных условий по аукциону на Дерябинский, Турковский участки и Казанцевское месторождение с совокупными запасами 128 млрд кубометров.

Что касается угля, то сейчас на Таймыре нет ни одного проекта, который бы вышел на промышленную добычу.

«Востокуголь» планировал добывать в 2024 году 19 млн тонн угля, но сейчас эти планы выглядят несбыточными – компания переживает корпоративный конфликт, начавшийся после гибели ее основного владельца Дмитрия Босова. Корпорация AEON Романа Троценко планирует развивать Сырадасайское месторождение каменного угля на западном побережье Таймыра в 120 км к юго-востоку от поселка Диксон. Ресурсы месторождения по категории P2+P3 оцениваются в 5,05 млрд тонн, запасы первой очереди – 153,6 млн тонн. Однако AEON намерен инвестировать 60 млрд руб. в строительство собственного морского порта Северная Звезда, и на данный момент речи о перевалке этих объемов через бухту Север не шло.

По оценкам исполнительного директора ЦЭП Газпромбанка Айрата Халикова, угольные проекты на Таймыре расположены близко от побережья, однако стоимость перевозки сухогрузами с Таймыра до перспективных регионов роста спроса (Южная и Юго-Восточная Азия) может достигать до \$30 на тонну. При такой стоимости перевозки рентабельно будет перевозить только угли высокого качества. Общие прогнозные ресурсы Таймырского угольного бассейна, который мог бы стать базой для загрузки мощностей порта, составляют 186 млрд тонн.

Угля там много, и он стал доступен из-за глобального потепления. Но оценок себестоимости добычи, а также какие конкретно там марки углей будут добывать, я в авторитетных источниках не встречал», – говорит эксперт.

Сам «Восток Ойл» в своей нефтяной части пока имеет неясные перспективы по срокам запуска и объемам добычи нефти (см. “Ъ” от 22 октября). Если месторождения Ванкорского кластера уже разрабатываются, то Пайяхские месторождения и примыкающий к ним Западно-Иркинский участок пока в стадии геологоразведки. При этом «Роснефть» уже получила налоговые льготы проекта и сейчас пытается привлечь инвесторов. Об этом в своем выступлении в Вероне еще раз напомнил Игорь Сечин. «Портфель «Роснефти» представлен рядом первоклассных нефтяных и газовых проектов с низкими удельными затратами на добычу, реализуемыми в соответствии с наивысшими экологическими стандартами. Хорошим примером является проект «Восток Ойл» в недавно открытой «Роснефтью» уникальной нефтегазовой провинции мирового класса. Мы готовы разделить эту историю успеха и в это сложное время приветствуем новых западных и восточных партнеров», – сказал он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4541156>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.23.10; ЦКАДОМ НАПЕРЕД; “Ъ” ВЫЯСНИЛ, КАК БУДУТ БОРОТЬСЯ С НЕПЛАТЕЛЬЩИКАМИ НА НОВОЙ АВТОДОРОГЕ

Госкомпания «Автодор», выяснил “Ъ”, разработала сценарий временного регулирования проезда по участку Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД), который ранее было обещано открыть до конца 2020 года. Для полноценной эксплуатации платной дороги, оборудованной системой freeflow для безбарьерного движения, необходима корректировка действующего законодательства, например, для наказания нарушителей, не оплативших проезд. 22 октября Госдума утвердила в первом чтении соответствующие поправки к КоАП, однако уверенности, что пакет остальных актов будет принят в срок, нет. Поэтому «Автодор» намерен заносить госномера проезжающих бесплатно машин в информационную систему вместе с задолженностями, которые взыщут через Федеральную службу судебных приставов.

Временная схема для взимания платы по ЦКАД, по сведениям “Ъ”, разработана госкомпанией «Автодор» и предложена концессионерам, участвующим в строительстве трассы.

Кольцевая платная магистраль, напомним, не предполагает традиционных пунктов взимания платы: шлагбаумов на ней не будет. Деньги (максимальный тариф 5 руб. за 1 км для легковой машины) будут списываться с привязанного к системе freeflow счета пользователя с помощью камер и датчиков. Однако система freeflow, которая уже внедрена на дорогах ряда стран (в частности, в Израиле, Белоруссии), в РФ до сих пор не использовалась. Поэтому, например, нарушителя, который откажется платить, следуя по такой трассе, нельзя оштрафовать за бесплатный проезд. В конце 2019 года правительство, устраняя нормативный пробел, внесло в Госдуму поправки к закону об автодорогах (вводящему запрет на бесплатный проезд, он уже принят и подписан президентом), поправки к КоАП (штраф за бесплатный проезд) и к Бюджетному кодексу (направление штрафов в Федеральный дорожный фонд). 22 октября Госдума утвердила в первом чтении поправки к КоАП, которые еще будут дорабатываться до 20 ноября, следует из базы парламента, поправки к Бюджетному кодексу не рассматривались.

Строительство новой скоростной трассы А113 (ЦКАД), платной альтернативы «малой бетонки» (А107), протяженностью 330 км началось в 2014 году. Дорога поделена на несколько секций (этапов). Пятая, на западе Подмосковья, будет бесплатной, ее участки уже частично открыты для движения. В строительстве участвуют компании «Автобан», Stocus, АРКС. В начале сентября правительство увеличило финансирование автодороги с 320,5 млрд до 341,2 млрд руб.

При этом ранее ряд высших российских чиновников уже выступили с обещаниями относительно скорого запуска дороги. **Вице-премьер Марат Хуснуллин** сказал, что две трети ЦКАД запустят до конца 2020 года, **глава Минтранса Евгений Дитрих** заявил о запуске в ноябре третьей секции (на северо-востоке Мособласти, между трассами М11 и М7). Дорожные службы, по данным “Ъ”, ориентируют на открытие дороги именно в ноябре.

Учитывая эти обстоятельства, в «Автодоре», выяснил “Ъ”, готовят сценарий временного регулирования проезда по трассе.

Если Госдума не успеет к указанному времени принять поправки (еще потребуется выпустить соответствующее постановление правительства), компания выпустит приказ о введении платного режима: с этого момента пользователям будет запрещено по ней ехать бесплатно (таковы требования новой редакции закона «Об автодорогах»). Фото и видео проезда передадут в систему хранения данных, а за владельцем машины запишут задолженность. После этого информацию передадут в Федеральную службу судебных приставов (ФССП) для взыскания долга.

“Б” обратился в ФССП за разъяснениями, каким образом будут взыскиваться долги, но там пояснений дать не смогли. Отметим, что «Автодору» понадобятся данные об адресе автовладельца – зная номер машины, эти сведения можно получить только через информационную систему ГИБДД.

С принятием законов система заработает полноценно.

Не оплативший проезд водитель через шесть дней получит «письмо счастья» от **Ространснадзора** с требованием внести деньги в течение 60 дней и уведомление «Автодора» о необходимости оплатить долг.

Если в течение этого срока задолженность будет погашена, штраф отменят – такой механизм впервые введут в КоАП. Если оплаты не произойдет, постановление и сведения о задолженности перед оператором дороги передадут в ФССП для взыскания. По истечении 60-дневного срока отменить штраф уже будет нельзя.

Велика вероятность, что пользователи будут пренебрегать оплатой, считает управляющий партнер юридической компании «Позиция права» Егор Редин: «При отсутствии шлагбаумов иногородние водители могут не знать и не заметить того, что въезжают на платную автодорогу, а местные – забыть произвести оплату или не сделать этого намеренно». Эксперт сомневается в возможности привлечения ФССП для взыскания долгов с учетом количества машин, которые будут проезжать по ЦКАД. «Должников могут быть тысячи, при этом “Автодор” не обладает правом безусловного взыскания оплаты по аналогии со штрафами за нарушение ПДД, – поясняет господин Редин. – В лучшем случае собственник дороги сможет обратиться в суд для вынесения судебного приказа, с которым уже сможет обратиться в ФССП с тем, чтобы принудить водителей к оплате задолженностей». Такой путь взыскания или создаст огромный поток заявлений о вынесении судебных приказов, отмечает юрист, или поставит оператора дороги в тупик, поскольку взыскание не таких уж крупных сумм с тысяч водителей будет для компании чересчур энергозатратным и экономически невыгодным.

<https://www.kommersant.ru/doc/4541302>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.22.10; ВОДИТЕЛЕЙ ОТУЧАЮТ ОТ БЕСПЛАТНОГО ПРОЕЗДА; ГОСДУМА ПРИНЯЛА В ПЕРВОМ ЧТЕНИИ ЗАКОН О ШТРАФЕ ЗА БЕСПЛАТНЫЙ ПРОЕЗД ПО ПЛАТНЫМ АВТОДОРОГАМ

Госдума приняла в первом чтении поправки в КоАП, вводящие новый штраф для автомобилистов – за проезд по платной дороге без оплаты. Для владельцев легковых авто санкция составит 2,5 тыс. руб., для водителей грузовиков и автобусов – 5,5 тыс. руб. Штраф нужен для запуска безбарьерного проезда (система freeflow) на Центральной кольцевой автомобильной дороге (ЦКАД). Ее северо-восточный участок практически достроен, но без корректировки КоАП дорогу не получится открыть для движения. Депутаты Госдумы просят законопроект доработать, на это может уйти еще месяц.

За «неисполнение обязанности по внесению платы за проезд по платным автодорогам», согласно принятым в первом чтении поправкам в КоАП (законопроект внесен правительством), собственники легковых авто будут оштрафованы на 2,5 тыс. руб., владельцы автобусов и грузовиков – на 5,5 тыс. руб. Постановления будет выносить **Ространснадзор** с помощью камер. Обсуждается возможность уменьшения штрафа для легковых авто, но если его снизят, то скидки за оплату в первые 20 дней не будет, говорит источник “Б”, знакомый с ситуацией.

Все платные дороги в РФ сейчас оборудованы пунктами взимания платы (ПВП) со шлагбаумами – миновать их бесплатно невозможно технически.

Но некоторым водителям это получается сделать. С начала года «Автодор» зафиксировал 374 тыс. случаев, когда машины ломали ограждения или пристраивались вплотную за грузовиком, проезжая бесплатно.

За рубежом распространена система freeflow (свободный поток): деньги со счета списываются автоматически (для этого у автомобилиста должен быть бесконтактный транспондер или аналогичное устройство), когда машина проезжает под камерой. Внедрение такой практики в РФ обсуждается с 2014 года, но нужны поправки в законодательство. Изменения в закон «Об автомобильных дорогах» уже приняты и подписаны президентом, изменения в КоАП приняты сегодня в первом чтении, поправки в Бюджетный кодекс еще не рассматривались. Также потребуется новое постановление правительства РФ (уточнение правил проезда по платным дорогам).

Первой и пока единственной трассой с freeflow в России станет ЦКАД. Практически достроен третий участок (северо-восточный, между трассами М11 и М7), глава Минтранса Евгений Дитрих обещал пустить движение по нему в начале ноября. Но поскольку деньги за проезд будут взиматься только через freeflow (шлагбаумов нет), запуск дороги возможен не ранее того момента, как соответствующие законодательные акты будут приняты. В частности, если не будут введены штрафные санкции, возникнет риск, что все поедут по ЦКАД бесплатно.

Поправки в КоАП, судя по всему, быстро принять не получится: депутаты законопроект требуют доработать. Не ясно, например, как штрафовать водителей иностранных автомобилей, говорится в заключении думского комитета по госстроительству. Законопроект создает возможность неоднократного наказания водителей за одно и то же нарушение при проезде под несколькими камерами. Также нужны изменения в ст. 3.5 КоАП, где сказано, что максимальный размер штрафа для граждан не может превышать 5 тыс. руб. Не ясно, будут ли распространяться положения закона на дороги регионального, межмуниципального, местного значения, а также на частные автодороги общего пользования, заметили в думском комитете по транспорту. «Данное обстоятельство может привести впоследствии к правовой неопределенности, в том числе к расширительному и неоднозначному толкованию данной нормы», – сказано в заключении. Обычно по регламенту Госдумы на доработку ко второму чтению дается от 15 до 30 дней.

В «Автодоре» между тем думают над тем, как запустить проезд по ЦКАД раньше, чем Госдума примет законы. Сама технология уже разработана.

Те, кто не оплатит проезд, через шесть дней, получают «письмо счастья» от Ространснадзора с требованием внести деньги в течение 60 дней и уведомление «Автодора» о необходимости оплатить долг. Если в течение этого срока задолженность будет погашена, штраф отменят – такой механизм впервые будет введен в КоАП. В противном случае материалы будут переданы в ФССП для взыскания штрафа и долга.

В «Автодоре», по данным “Ъ”, уже придумали временную схему контроля проезда, если Госдума не успеет принять законы к запуску ЦКАД. После того, как госкомпания выпустит приказ о введении платного режима, с этого момента пользователю будет запрещено ехать бесплатно (таковы требования новой редакции закона «Об автодорогах»). Фото и видео проезда передадут в систему хранения данных, за госномером машины запишут задолженность. После этого информацию передут в ФССП для взыскания долга.

«Должникам будут приходить письменные уведомления, предъявить требование об оплате могут, например, при выезде за границу», – пояснял ранее глава «Автодора» Вячеслав Петушенко. – Но мы рассчитываем на сознательность граждан. Хотя прекрасно понимаем, что ряд из них придерживается другого “правила”. Если есть возможность не платить, то и не заплатят». В Федеральной службе судебных приставов не пояснили, как будет происходить взыскание задолженностей за проезд. По словам господина Петушенко, freeflow планируется также внедрить на трассе М12 Москва–Казань, которая появится к 2024 году.

<https://www.kommersant.ru/doc/4541002>

КОММЕРСАНТЪ; 2020.22.10; ЭКСПЕРТЫ НЕ ВИДЯТ НЕОБХОДИМОСТИ В ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ СУБСИДИЯХ ДЛЯ АВИАОТРАСЛИ

В институте «Центр Развития» НИУ ВШЭ и агентстве «АвиаПорт» считают, что в настоящее время российским авиакомпаниям не нужна дополнительная поддержка властей. Ранее глава Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) Владимир Тасун направил **премьер-министру Михаилу Мишустину** письмо с просьбой выделить отрасли субсидии в размере 50 млрд руб.

«Россия входит в десятку стран Европы, которые являются лидерами по объему доходов от продажи билетов, занимая в ней шестое место. При этом она также находится на шестом месте по размерам поддержки авиакомпаний среди этих стран», – заявила **“Ъ” заместитель директора института «Центр развития» НИУ ВШЭ Светлана Мисихина. Исполнительный директор «АвиаПорта» Олег Пантелеев** считает, что уже выделенные субсидии еще не выбраны до конца, а перевозчики не смогли эффективно отреагировать на кризис. «Во втором и третьем квартале казалось, что банкротства ряда российских авиакомпаний неизбежны. Однако отрасль смогла перенести первую волну пандемии. Проблема в том, что в ожидании высокого сезона и государственной поддержки многие перевозчики не сокращали провозные емкости, почти не сокращали персонал. Как следствие, стремясь загрузить свой парк, они все лето возили пассажиров по экономически необоснованным тарифам. Это позволило в значительной мере восстановить пассажиропоток, но авиакомпании не только ничего не заработали, но и не выбрали выделенные на их поддержку средства. Зато задолженность перед лизинговыми компаниями и банками только увеличилась», – сказал господин Пантелеев «РИА Новости».

<https://www.kommersant.ru/doc/4541247>

РБК; 2020.22.10; ЭКСПЕРТЫ ОЦЕНИЛИ ПОТРЕБНОСТИ АВИАКОМПАНИЙ В ГОСПОДДЕРЖКЕ ИЗ-ЗА ПАНДЕМИИ

Новые ассигнования из бюджета на поддержку авиакомпаний маловероятны, несмотря на ухудшающееся финансовое положение авиаперевозчиков. Такое мнение в беседе с РБК выразил **директор агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев**.

«Возможности по финансовой поддержке пострадавших отраслей ограничены, а ранее выделенные средства господомощи авиакомпаниям освоены не в полном объеме», – сказал он, предложив продлить действие предыдущего постановления правительства о поддержке авиаотрасли или либо задним числом увеличить размер компенсации на одного пассажира, чтобы полностью выбрать ранее выделенные средства.

Дефицит бюджета за девять месяцев 2020 года составил 1,78 трлн руб., выделение дополнительных субсидий может оказаться затруднительным, считает Тамара Сафонова, доцент кафедры международной коммерции Высшей школы корпоративного управления РАНХиГС.

«В кризис задачей авиакомпаний является настройка бюджета под сниженные пассажиропотоки, существенное сокращение расходов. Если они будут превышать доходы, а объем перевозок не восстановится, то субсидии не помогут сохранить устойчивость в долгосрочной перспективе», – заявила эксперт.

В свою очередь, главный редактор отраслевого портала Avia.ru Роман Гусаров считает оценку потребности отрасли в 50 млрд руб. на полгода оправданной. Но, по его мнению, помощь должны получать устойчивые компании, определить которые может не правительство, а кредиторы.

«Если банки дадут авиакомпаниями денег, значит, у этой авиакомпании есть шанс выжить», – пояснил он. Гусаров добавил, что запрошенные 50 млрд руб. могут быть выделены в качестве субсидии процентов по банковским кредитам, чтобы снизить

нагрузку для авиакомпаний-заемщиков. По мнению эксперта, деньги нецелесообразно «распылять на всех».

Господдержка должна распространяться на все авиакомпании, если она носит системный характер, спорит Пантелеев, приводя в пример обнуление НДС на внутренних линиях. Но государство должно добиваться своих целей: повышения авиационной подвижности населения, обеспечения доступности отдаленных и труднодоступных регионов, сохранения территориальной связанности.

По мнению эксперта, в этом плане хорошо зарекомендовали себя программы субсидирования региональных авиаперевозок и перевозок на Дальний Восток, в Симферополь и Калининград.

Пантелеев считает, что решения о будущем перевозчиков в условиях пандемии придется принимать их акционерам. «И в наибольшей степени компаниям следует рассчитывать на собственные ресурсы, точнее – на сокращение провозных емкостей и издержек», – говорит он, напоминая, что в третьем квартале 2020 года быстрое восстановление пассажиропотока на внутренних линиях происходило на фоне «отчаянного демпинга».

«Вместо того чтобы сокращать парк, отрасль надеялась на высокий сезон и помощь государства... Авиакомпании этим летом демпинговали, в лучшем случае отработали около нуля и в осень вошли с колоссальными долгами и нарастающими убытками», – заключил он.

Ранее российские авиакомпании обратились в правительство с просьбой предоставить дополнительные субсидии в размере 50 млрд руб. из-за пандемии коронавируса. По словам источника РБК в одном из профильных ведомств,

в письме главы Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) Владимира Тасуна, направленном премьеру **Михаилу Мишустину** 8 октября, говорится, что сейчас начинается сложный для рынка зимний сезон, поэтому компании просят предоставить им новые субсидии на 50 млрд руб. – около 30 млрд руб. в четвертом квартале 2020 года и 20 млрд руб. в первом квартале 2021 года.

В АЭВТ входят крупнейшие авиакомпании, включая «Аэрофлот», S7, «Уральские авиалинии» и Utair.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5f91f28e9a7947fd04413416>

РИА НОВОСТИ; 2020.22.10; ЭКСПЕРТ УСОМНИЛСЯ В НЕОБХОДИМОСТИ ВЫДЕЛЕНИЯ ДОПСУБСИДИЙ АВИАКОМПАНИЯМ

Эксперт в области авиации, исполнительный директор агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев усомнился в целесообразности выделения допсубсидий российским авиакомпаниям. Уже выделенные субсидии еще не выбраны до конца, а перевозчики не смогли эффективно отреагировать на кризис, заявил он РИА Новости.

Газета «Ведомости» в четверг со ссылкой на источник и президента АЭВТ Владимира Тасуна сообщила, что авиакомпании попросили у правительства еще 50 миллиардов рублей господдержки, соответствующее письмо ассоциация направила в **Минтранс**. **В Минтрансе РИА Новости подтвердили получение письма.**

«Во втором и третьем квартале казалось, что банкротства ряда российских авиакомпаний неизбежны. Однако отрасль смогла перенести первую волну пандемии. Проблема в том, что в ожидании высокого сезона и государственной поддержки многие перевозчики не сокращали провозные емкости, почти не сокращали персонал. Как следствие, стремясь загрузить свой парк, они все лето возили пассажиров по экономически необоснованным тарифам. Это позволило в значительной мере восстановить пассажиропоток, но авиакомпании не только ничего не заработали, но и не выбрали выделенные на их поддержку средства. Зато задолженность перед лизинговыми компаниями и банками только увеличилась», – сказал Пантелеев РИА Новости.

«Мы можем увидеть на дальних стоянках в аэропортах «законсервированные» воздушные суда ряда крупных авиакомпаний. Но говорить о том, что в целом отрасль от первого до самого небольшого игрока действительно эффективно отреагировала на кризис, не приходится. До тех пор, пока перевозчики не установят дисциплину в предложении провозных емкостей, едва ли целесообразно их поддерживать. Сокращение предложения – это возможность не только снизить расходы, но и привести его в соответствие со спросом. Отказ от губительной конкуренции дал бы возможность отрасли поднять доходную ставку. Но этого сделано не было», – продолжил он.

Пантелеев отметил, что для поддержки отрасли стоило бы освоить уже выделенные средства, распространив действие предыдущего постановления правительства на IV квартал 2020 года. Он добавил, что масштаб господдержки авиакомпаний и так достаточно большой, а государству в целом не так важно, какие именно российские перевозчики будут возить пассажиров. По его мнению, на фоне сокращения бюджетных расходов выделение дополнительных 50 миллиардов рублей авиакомпаниям маловероятно.

«Получить поддержку извне – естественное желание перевозчиков. И если бы у государства была возможность помочь всем пострадавшим отраслям экономики, стоило бы удовлетворить запросы авиакомпаний. Однако учитывая, что денег в казне уже не в избытке, и Минфин жестко режет бюджетные ассигнования, надо понимать, что рассчитывать теперь приходится только на себя, а за помощью обращаться к акционерам», – заключил эксперт.

<https://ria.ru/20201022/subsidii-1581087693.html>

ИА REGNUM; ГАЛИНА СМЕРНОВА; 2020.22.10; АВИАКОМПАНИИ РОССИИ НЕ ВПИСЫВАЮТСЯ В НОВУЮ РЕАЛЬНОСТЬ

Нельзя не согласиться с предложением министра экономического развития Максима Решетникова о том, что пора бы уйти от понятия «антикризис» с учетом новой реальности, в которой придется жить в ближайшее время. И под эту новую реальность необходимо адаптировать бюджет и все программы. Собственно, и бизнес должен адаптироваться к новой реальности. Банкротство, к сожалению, неотъемлемая часть любого экономического кризиса, из которого одни выйдут победителями, другие – побежденными.

Авиакомпании вновь обратились к правительству РФ с просьбой дополнительно выделить порядка 50 млрд рублей субсидий из-за убытков на фоне коронавируса, о чем, как сообщило издание РБК, говорится в письме главы Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) Владимира Тасуна, направленном в адрес премьера **Михаила Мишустина**. В Ассоциацию входят все крупнейшие авиакомпании, включая «Аэрофлот», S7, «Уральские авиалинии» и UTair. Напомним, весной, с введением ограничений на перелеты, государство одобрило 23,4 млрд субсидий, что было почти соразмерно убытку только одного перевозчика страны – компании «Аэрофлот», которая по итогам первого квартала нарастила чистый убыток почти в полтора раза – до 22,5 млрд рублей. Определенный правительством механизм предусматривал выделение с февраля по июнь компенсаций авиаперевозчикам за каждого «потерянного» из-за пандемии пассажира в размере 365 рублей. Из всей суммы выделенной помощи, по данным на август, было использовано 11,7 млрд рублей. Причем большая половина, 7,89 млрд рублей, досталась главному «потерпевшему» – группе «Аэрофлот». На сегодняшний день, по сообщению **Минтранса**, авиакомпании получили «порядка 14 млрд руб. субсидий». Как отметили источники издания, последние транши в рамках данной меры были осуществлены в июне, поскольку летом пассажиропоток начал восстанавливаться. Теперешнюю просьбу о помощи авиакомпании обосновывают началом низкого и крайне сложного для рынка зимнего сезона, мол, без полного возобновления международного авиасообщения

пассажирыпоток с середины октября упадет почти в два раза по сравнению с прошлым годом, а сезонные убытки компаний «значительно превысят» потери аналогичных периодов прошлых лет, что может привести к банкротствам компаний, считает топ-менеджер одной из авиакомпаний. Между тем, заметим, на самом деле, не было бы пандемии, то обещанное технологическое перевооружение, если оно все-таки состоится, должно приумножить темпы роста безработицы, что явно ударит по карману потребителей всех видов товаров и услуг. Кроме того, снижение темпов всей мировой экономики также не способствует росту доходов граждан во всем мире. Пандемия лишь усугубила ситуацию. Не секрет, что в России наблюдаются оба этих тренда, хотя технологического прорыва пока не случилось. Поэтому можно сколь угодно финансово поддерживать бизнес, но радикально этой мерой проблему не решить, как и не решит её базовый доход для всех без исключения граждан. Авиакомпаниям, как и в целом всем видам бизнеса России, придется затянуть пояса, как всё последнее время это делали граждане страны, менять стратегии и искать новые точки роста и не рассчитывать на те привычные высокие прибыли и дивиденды, что были прежде, во всяком случае, пока.

Кстати, нельзя не согласиться с предложением министра экономического развития Максима Решетникова о том, что пора бы уйти от понятия «антикризис» с учетом новой реальности, в которой придется жить в ближайшее время. И под эту новую реальность необходимо адаптировать бюджет и все программы. Собственно, и бизнес, должен адаптироваться к новой реальности. Банкротство, к сожалению, неотъемлемая часть любого экономического кризиса, из которого одни выйдут победителями, другие – побежденными. Заметим, что в августе о том, что российским авиакомпаниям осенью может грозить банкротство, в интервью ТАСС заявлял гендиректор «Аэрофлота» Виталий Савельев, по словам которого, «сегодня из ста отечественных компаний, имеющих лицензии, на рынке реально работают 48. Есть очень сильные игроки, есть и другие достойные соперники». На первую двадцатку приходится почти 97% перевозок, отмечал руководитель главного авиаперевозчика страны, подчеркивая, что, по оценке экспертов, еще в 2019 году, до кризиса, избыточное предложение кресел на рынке составляло 12–14% и, задаваясь вопросом, что же сейчас происходит, когда рынок упал вполнину. А происходит следующее: сейчас компании борются за клиентов и демпингуют, банкротств в результате последствий пандемии пока не случилось, но, делая выводы из слов Савельева, есть потенциальные претенденты на вылет с рынка. То есть Ассоциация сейчас предлагает выделить поддержку, в том числе на заведомо убыточный бизнес, потому, как следует из слов главы «Аэрофлота», что еще до кризиса на рынке было избыточное предложение кресел порядка 12–14%. Сам «Аэрофлот» сейчас в буквальном смысле слова борется за жизнь. Убытки компании, в которые она закладывает также и транзитную плату за полеты в небе над Россией иностранных авиаперевозчиков, превышают полученную в первой половине года помощь государства. Не так давно Минфин от лица РФ приобрел акции «Аэрофлота» на сумму 40,94 млрд рублей за счет средств ФНБ. На днях, как сообщал ТАСС, «Аэрофлот» разместил 682,88 млн акций в рамках SPO в результате реализации акционерами преимущественного права. И вот возникает вопрос, сейчас та помощь, о которой просит Ассоциация, пойдет в пользу кого – в том числе Аэрофлота или тех, кто, по сути, стоит на грани банкротства? А подвигнет ли помощь к пересмотру компаниями своих стратегий или послужит лишь дальнейшему развитию вялотекущих процессов? Поскольку, повторимся, в Ассоциацию входят крупнейшие авиаперевозчики, то, вероятно, организация печется об интересах своих участников, то бишь крупнейших авиаперевозчиков. Однако, одно дело, если помощь требуется для реализации стратегий, предполагающих развитие внутренних перевозок и, соответственно, покупки отечественных самолетов, другое дело, если помощью будут латать дыры, полученные в результате неэффективной политики руководства компаний.

Ясно одно, главного государственного перевозчика государство не бросит. Но эффективна ли политика данного перевозчика, вот в чем вопрос.

В июне **глава Минтранса**, говоря о сценарии развития событий на рынке авиаперевозок, подчеркивал, что половину пассажиропотока за счет его спада в целом в середине года отрасль потеряет. Следовательно, это скажется как на итогах года, так и на сравнительных объемах по прошлому году. Тем не менее, как тогда подмечал **Евгений Дитрих**, даже двойное снижение пассажиропотока всё-таки будет являться оптимистичным прогнозом. Из чего можно сделать вывод, что дела авиаперевозчиков будут не катастрофичными, если в этом году они обслужат всего 60 млн пассажиров при прежних ценах на билеты. Напомним, что по итогам 2019 года было перевезено рекордное количество пассажиров – 128,1 млн. По итогам этого года **Минтранс** ожидает падения перевозок более чем на 50%, рассчитывая на 60 млн пассажиров. Однако прогнозы **Минтранса** пока что далеки от этих показателей. За девять месяцев этого года авиакомпании страны перевезли 52,56 млн пассажиров. При этом активный сезон перевозок завершается. Но в целом же до конца года остается еще два с лишним месяца, и вполне возможно, поскольку о серьезных ограничениях на перемещения речи не ведется, компании смогут перевезти еще порядка 7,5–8 млн человек, что как раз может уложиться в логику **Минтранса**, считающего сокращение перевозок на 50% к прошлому году не критичным для рынка.

<https://regnum.ru/news/economy/3096914.html>

NEWS.RU; ДМИТРИЙ АЛЕКСЕЕВ-РАЗДОЛЬЕВ; 2020.22.10; АВИАГИГАНТЫ В ОЖИДАНИИ БАНКРОТСТВ ЗАПРОСИЛИ У МИШУСТИНА ЕЩЁ 50 МЛРД РУБЛЕЙ; ХОТЯ КАБМИН НЕ УСПЕЛ РАСПРЕДЕЛИТЬ И ПРЕЖНИЕ СУБСИДИИ

Представители ряда отечественных авиационных компаний обратились к правительству с просьбой выделить им дополнительные 50 млрд рублей на покрытие убытков, причинённых коронавирусной пандемией. О содержании письма рассказала NEWS.ru секретарь приёмной президента Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ). Как сообщили нашему изданию в **пресс-службе** правительства РФ, «обращение АЭВТ получено и находится в проработке». В свою очередь в транспортном ведомстве заверили, что «обращение поступило в **Минтранс России** и пока находится на рассмотрении», и добавили, что «в связи с этим комментировать какие-либо подробности преждевременно». **Росавиация** на оперативный запрос ответить не смогла.

Если подробнее, то ассоциация крупнейших авиакомпаний попросила предоставить порядка 30 млрд рублей субсидий в четвёртом квартале текущего года и остальные 20 млрд рублей в первом квартале следующего года.

Между тем ещё в середине октября **глава Минтранса Евгений Дитрих** заявлял журналистам, что **Минтранс** не рассматривает выдачу дополнительных средств для компенсации расходов авиакомпаний на фоне пандемии. Хотя сам механизм распределения выделенных прежде субсидий при этом будет изменён, уточнял министр. Те суммы, которые выделялись на 2020 год, пока ещё не выбраны нашими авиаторами. Предусматривается, что они могут подавать заявки на эту субсидию поэтапно, собственно говоря, они этим сейчас и занимаются. Поэтому специальных дополнительных мер поддержки мы не предусматриваем, – сказал **Дитрих**.

Несколько месяцев назад с целью поддержки авиакомпаний в условиях ограничения международного авиасообщения кабмин выделил 23,4 млрд рублей. Размер ежемесячной субсидии, которую может получить каждая авиакомпания, зависит от объёма падения её пассажиропотока (компенсировалась часть стоимости билета каждого условного потерянного пассажира).

По мнению управляющего директора «Авиатранспортного обозрения» Максима Пядушкина, «запрашиваемая сумма в размере 50 млрд рублей, скорее всего, поможет в ситуации кризисного выживания».

Ведь при первой волне расходы шли на зарплаты персоналу при валовом простое техники, оплачивалась стоянка самолётов и т. д. Считаю, что это самый серьёзный удар по авиационной отрасли в обозримой памяти. Сейчас для авиаотрасли наступает самое тяжёлое время – нужно пережить зимний сезон, когда отмечается спад пассажиропотока. Конечно, вся отрасль застыла в ожидании банкротств авиакомпаний, однако пока все кое-как держатся на плаву (если судить по 15–20 крупнейшим перевозчикам).

Максим Пядушкин

управляющий директор «Авиатранспортного обозрения»

В настоящее время внутренние перевозки восстановились до прежних объёмов, а международные еле восстанавливаются, объяснил эксперт отрасли. И когда они полностью восстановятся – сказать трудно, добавил он. Между тем, сетует Пядушкин, в ЕС и в США авиаперевозчиков государство поддерживает гораздо сильнее, по крайней мере ведущие перевозчики получают существенно большую помощь.

Понятно, что у нас «Аэрофлот» получает ещё и отдельную помощь (преференции). Хотя пребывает сейчас в тяжёлом положении (если не считать достаточно удачную «Победу»). Сейчас все авиакомпании находятся в самой разной ситуации. Например, S7 справляется с кризисом довольно успешно сама, если судить по операционным, а не по финансовым показателям. Довольно крепко сейчас держится AzurAir (хотя для чартерных перевозчиков период локдауна был очень тяжёлым). «Уральские авиалинии», а также «ЮТэйр», которая два года была на грани банкротства при всей своей тяжёлой финансовой ситуации, держатся весьма неплохо. Локальный пример «Азимута» и RedWings можно также назвать относительно успешными примерами. Все, у кого была развита внутренняя авиасеть, все более-менее прошедшую стадию кризиса пережили, – подчеркнул специалист.

И всё же пока не возобновится полноценное функционирование внутреннего и международного авиасообщения, отрасль и дальше вынуждена будет просить господоши, убеждён доцент кафедры финансового менеджмента РЭУ им. Г. В. Плеханова Аяз Алиев. И лишь возобновление международных перелётов позволит избежать новых убытков и потерь, отмечает эксперт.

К слову, по предварительным расчётам, российская авиаотрасль потеряла около 100 млрд руб. До кризиса средняя долговая нагрузка отрасли была около 50% от выручки. Запрос в 50 млрд способен покрыть порядка 25–30% накопившихся проблем отрасли, учитывая ряд предыдущих поддержек и низких цен на топливо, говорят опрошенные аналитики.

Недостаток данного предложения в том, что оно всё-таки малоэффективно. Это, конечно, придаст некоторую устойчивость, но существенно не решит проблему. По примеру авиаотрасли помощь будут запрашивать и другие отрасли. Что может существенно давить на бюджет и повышать его дефицитность.

Аяз Аладдин оглы Алиев

доцент кафедры финансового менеджмента РЭУ им. Г. В. Плеханова

Как полагает доцент кафедры финансового менеджмента РЭУ им. Г. В. Плеханова, в результате коронавирусной турбулентности авиаотрасль всё же потеряет ощутимую долю своих клиентов.

Далее возрастут долги авиакомпаний. Из-за снижения цен на билеты на внутренние рейсы ожидаемая доходность компаний будет существенно ниже прошлогодних уровней. Впоследствии отрасль может ждать сокращение персонала, то есть рабочих мест. Но это не спасёт всех. Кто-то уйдёт, кто-то выстоит. Отрасль может прийти к тому, что процессы слияний и поглощений будут необходимы для устойчивости отрасли, – резюмировал специалист.

<https://news.ru/economics/aviagiganty-v-ozhidanii-bankrotstv-zaprosili-u-vlastej-eshyo-50-mlrd-rublej/>

РБК ТАТАРСТАН; 2020.22.10; СКВОЗЬ ПАНДЕМИЮ: АВИАОТРАСЛЬ РТ ПЛАНИРУЕТ НАРАСТИТЬ СУБСИДИРУЕМЫЕ РЕЙСЫ

Татарстанский авиаперевозчик в 2021 году рассчитывает расширить географию полетов за счет господдержки. В компании заявили, что, несмотря на пандемию, прогнозные показатели на год удалось превзойти

Убытки международников

Как рассказал РБК Татарстан гендиректор «ЮВТ Аэро» Петр Трубаев, пандемия серьезно сказалась на работе авиаперевозчиков. «В первую очередь, речь идет об авиакомпаниях, которые входят в пятерку крупных перевозчиков России. Они больше остальных пострадали в экономическом плане из-за отсутствия международных полетов и закрытия границ. Постепенно границы открывают, но рейсов недостаточно. В сложившихся условиях авиакомпании обратились за государственной поддержкой. Считаю, что это совершенно обоснованно», – сказал Трубаев.

Авиакомпании обратились в правительство РФ с просьбой предоставить дополнительные субсидии в размере 50 млрд рублей из-за пандемии коронавируса. Информация об этом появилась сегодня.

Как сообщает РБК, письмо главы Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) Владимира Тасуна было направлено **премьер-министру РФ Михаилу Мишустину** 8 октября.

В АЭВТ входят все крупнейшие авиакомпании, включая «Аэрофлот», S7, «Уральские авиалинии» и Utair. По данным РБК, письмо было перенаправлено в **Росавиацию и минтранс**.

Развитие региональной сети

Трубаев пояснил, что татарстанская компания получает господдержку в рамках субсидирования региональных перевозок, поэтому не претендует на дополнительные средства.

«Сейчас идет формирование заявок авиакомпаний на субсидирование рейсов в 2021 году. Мы со своей стороны заявку подали. На данный момент окончательного решения нет.

Росавиация должна подвести итоги в начале ноября. После этого мы будем понимать, на какие рейсы и субсидии можем рассчитывать. Кроме того, мы подали дополнительную заявку в надежде на то, что в конце года будут высвобождающиеся средства, и мы на них сможем претендовать», – сказал Трубаев. Сумму, которую рассчитывает получить компания, он не озвучил.

По его словам, в следующем году «ЮВТ Аэро» планирует открывать новые направления. Однако до того, как **Росавиация** примет окончательное решение, Трубаев не стал озвучивать конкретные города.

«К нам обращаются регионы с просьбой открыть рейсы, но, надо понимать, что они исходят из своих возможностей, так как часть финансирования идет из региональных бюджетов. Есть регионы, которые не могут на следующий год выделить субсидии», – сказал он.

Генеральный директор АО «Казанское авиапредприятие» Магомед Закаржаев в беседе с РБК Татарстан заявил, что в стране необходимо увеличивать число субсидируемых маршрутов. «Региональные перевозки находятся на начальной стадии своего развития. Я надеюсь, что в России, несмотря на кризис, не остановят их субсидирование», – сказал Закаржаев.

Он отметил, что без помощи федерального бюджета последовательно развивать региональную сеть авиаперевозок невозможно. «Проблемы в экономике серьезные. Боюсь, что секвестирование затронет эту часть бюджета. Важно, на этом этапе хотя бы

сохранить то, что уже есть. А после выхода из кризиса наращивать число рейсов и направлений. Это важно для экономики», – сказал Закаржаев.

Как сообщил ТАСС, в сентябре **минтранс России** предложил увеличить размер субсидий на развитие региональных перевозок на 4,6 млрд рублей ежегодно в 2021-2023 годах.

Субсидирование региональных авиаперевозок из федерального бюджета ведется с конца 2013 года, когда было утверждено соответствующее постановление правительства о развитии региональных и местных авиаперевозок.

В ноябре прошлого года **Росавиация** сообщила, что в 2020 году на субсидирование региональных рейсов из федерального бюджета выделили 8,3 млрд рублей. Это на 500 млн больше, чем в 2019 году. Количество субсидируемых маршрутов увеличили до 262 (в 2019-м в перечень было включено 243).

Планы на Новый год

По словам Петра Трубаева, сейчас авиакомпания фиксирует падение пассажирского трафика. «Если в летний период загрузка достигала 80% и более, то сейчас она на уровне 55-60%. Эти цифры сопоставимы с показателями прошлого года. Это традиционная для осени ситуация.: первый и четвертый квартал года, как правило, являются убыточными», – сказал Трубаев.

При этом он отметил, что, несмотря на пандемию, убытков в этом году не ожидается. Компания, по его словам, опережает плановые показатели.

«Отмечу, что нам поступило интересное предложение от представителей администрации Карелии по предновогодним турам. Сейчас мы его обрабатываем. Возможно, ближе к Новому году будем выполнять такие рейсы. В других направлениях также будут открыты дополнительные рейсы, в частности, в Москву», – сказал Трубаев.

<https://rt.rbc.ru/tatarstan/22/10/2020/5f91638d9a7947b7ea0d8eea>

КОММЕРСАНТЪ; «РЕАЛИЗАЦИЯ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ». ПРИЛОЖЕНИЕ №195; ЕКАТЕРИНА ЗАГВОЗДКИНА; 2020.22.10; ЗАКУПОЧНОЕ ОБАЯНИЕ АРКТИКИ; МАЛОЕ И СРЕДНЕЕ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВО

За три квартала 2020 года петербургские предприятия заключили контракты с регионами Арктической зоны РФ на общую сумму около 700 млн рублей. При этом большинство из них относится к сфере малых и средних организаций. Мониторинг закупок проводит комитет по делам Арктики, который видит дальнейший потенциал в наращивании экономического взаимодействия между регионами в строительстве, промышленности, транспортной инфраструктуре, связи и развитии туризма.

Один из национальных проектов нацелен на поддержку малого и среднего предпринимательства (МСП), в частности, на совершенствование системы закупок, осуществляемых крупнейшими заказчиками у субъектов МСП, включая индивидуальных предпринимателей, взаимодействие в программах благоустройства городской среды, научно-технологической и социальной сферы и экологии.

С апреля по август городской комитет по делам Арктики провел опрос делового сообщества Петербурга и регионов Арктической зоны (АЗ), чтобы выявить потребности регионов в товарах и работах, которые могли бы оказать местные предприятия, выйдя на новый рынок. В итоге, отчитался комитет, за этот период были заключены контракты на общую сумму 700 млн рублей, при этом 63% участников опроса – это микро- и малые, 26% – средние и лишь 11% – крупные предприятия.

Срез спроса

Более 50 предприятий Петербурга обеспечит АЗ РФ услугами в целях освоения и развития Арктики. Победителями конкурсных процедур со стороны города стали организации в сфере судостроения, здравоохранения, транспортной инфраструктуры, благоустройства, экологии и строительства. Со стороны АЗ РФ договоры заключили организации из восьми

регионов: Архангельской и Мурманской областей, Ненецкого и Ямало-Ненецкого автономных округов, республик Карелия, Коми и Саха, а также Красноярского края. Фактически комитет провел мониторинг закупок, нарастив объем заключаемых контрактов между петербургскими предприятиями и регионами АЗ РФ в два раза. «Наша задача – вовлечь в процесс развития Арктики максимальное количество петербургских предприятий, готовых уже сегодня предложить арктическим регионам страны инновационные и конкурентоспособные продукты и разработки», – заявил глава комитета Герман Широков.

Согласно исследованию, 40% респондентов планируют развивать сотрудничество с регионами АЗ, а более 50% уже успешно сотрудничают с ними. При этом почти 70% опрошенных компаний не знают о существовании инвестиционных порталов регионов России.

В ведомстве не раскрыли наименования компаний, которые заключили контракты, но пояснили, что опрос был направлен в Санкт-Петербургскую торгово-промышленную палату, Ассоциацию промышленных предприятий города, Союз промышленников и предпринимателей, Ассоциацию предприятий радиоэлектроники, приборостроения, средств связи и инфотелекоммуникаций, а также в центр кластерного развития «Технопарк Санкт-Петербурга».

География поставки

В АЗ РФ будут поставлены системы мониторинга окружающего пространства, оптимизаторы энергопотребления, энергетическое оборудование, разработанное для условий

Крайнего Севера, автономные источники питания, светодиодное освещение, суперконденсаторы, микросхемы, судовые и береговые радиолокационные станции, а также приборы обзора летного поля, компрессорное оборудование для судов и плавучих платформ, индикаторы ледовой обстановки, медоборудование для лучевой терапии в онкологии, кабельно-проводниковая продукция, хладостойкие стали для судов и другие материалы и продукты. Кроме этого, в рамках заключенных контрактов для Красноярска, республик Коми и Саха будут построены обстановочные суда проекта 3050.1А.

Среди услуг, которые окажут петербургские предприятия, – проектно-изыскательские работы, НИР, работы по рекультивации территории от загрязнений, разработке экологической документации, ремонт резервуаров нефти и нефтепродуктов, трубопроводов, а также строительство инфраструктуры. В число наиболее популярных услуг, которые будут оказаны петербургскими компаниями регионам АЗ, вошли поставки медицинских изделий, инструментов и оборудования, лекарственных препаратов, а также расходных материалов для

сбора анализов. «Это объективно обусловлено сложившейся эпидемиологической ситуацией», – поясняют в комитете.

Вместе с этим компании готовы поставлять на зарубежные рынки почти все вышеперечисленные товары, добавили в комитете. Если это намерение получит практическую реализацию, то будет выполнена одна из целей **нацпроекта** – поддержка экспортеров, являющихся субъектами малого и среднего предпринимательства, что позволит увеличить доли таких предприятий в общем объеме несырьевого экспорта до целевого показателя 10%.

В комитете уточняют, что в Мурманск будут осуществлены поставки тренажера судовой энергетической установки и машинного отделения для Магнитогорского государственного технического университета, а также масла и смазочные материалы для судов «Сивуч» и «Нарвал» северного филиала «Морспасслужбы» и запчастей для компрессоров судна «Умка».

С учетом активно развивающейся в АЗ транспортной и социальной инфраструктуры актуальными услугами и работами стали разработка проектно-сметной документации,

осуществление строительного контроля, а также проектно-изыскательские и инженерные работы, добавляют в ведомстве. Для Архангельска будет разработана проектно-сметная документация перевооружения системы водоснабжения города Няндомы, для Мурманска – изыскательные работы по строительству реабилитационного центра медико-санитарной части, для НАО – работы по наблюдению за состоянием окружающей среды, разработка документов по рекультивации свалки твердых коммунальных отходов, а также строительный контроль автодороги Нарьян-Мар – Усинск. В ЯНАО планируется поставить каркасное здание сборного типа для поисково-спасательного подразделения, разработать документацию и провести ремонт трассы Сургут – Салехард. В Карелии петербургские предприятия определяют границы зон затопления территорий, прилегающих к водным объектам в Петрозаводском городском округе, Медвежьегорском, Прионежском и Пряжинском муниципальных районах, в Беломорском, Калевальском, Кемском, Пудожском и Сегежском муниципальных районах.

Перспективные контракты

Согласно опросу, в ближайшие три года компании Петербурга могут реализовать проекты в АЗ РФ в сферах образования и науки, энергетики, ИТ, связи и телекоммуникаций. При совместном участии с организациями регионов АЗ инвестиции составят в среднем до 500 млн рублей, но вложения ряда проектов превышают 1 млрд рублей, уточняют в комитете.

«Наши научные и учебные организации, промышленность обладают уникальным потенциалом для участия в освоении Арктики. Для города это высокотехнологичные рабочие места с хорошими зарплатами и новые налоги», – объяснял заинтересованность Петербурга губернатор Александр Беглов. Он заявил, что регион внес пакет предложений в программу, которую Россия представит в качестве председателя Арктического совета в 2021 году. Особое внимание уделено вопросам экологии и проблемам, связанных с изменением климата, проведению конференций и саммитов по международному научному сотрудничеству в Арктике, говорится в сообщении **пресс-службы**.

В сентябре в Петербург из Петропавловска-Камчатского прибыл атомный контейнеровоз ФГУП «Атомфлот», который доставил 5,5 тыс. тонн замороженной камчатской рыбы. Рейс выполнен в рамках поручения **президента РФ** о проработке вопроса снижения стоимости рыбы за счет ее доставки в европейскую часть страны по Севморпути.

«Только Петербург в европейской части России может принимать такие грузовые суда, как «Севморпуть», и быстро работать с перевозимыми грузами. Это возможно благодаря развитой транспортной инфраструктуре и наличия у города необходимых портовых мощностей. Поэтому Санкт-Петербург играет важную роль в развитии Северного морского пути и организации по нему регулярных контейнерных линий», – отмечал господин Широков. – Сейчас перед нами стоит задача обеспечения обратной загрузки корабля из Петербурга на Дальний Восток. Соответствующие предложения мы уже выработали с логистическим кластером Северо-Запада России. И можно сказать, что совершенно различные грузы и виды продукции, включая не производимую в Петербурге, можно будет доставлять по Северному морскому пути на Дальний Восток и в другие регионы России. Для выхода на практическую составляющую мы запросили у «Атомфлота» планируемые даты захода корабля в наш город на следующий год, чтобы уже сформировать конкретные коммерческие предложения».

Выходу компаний на рынки сбыта АЗ мешают недостаточная информированность о потребностях регионов, высокая конкуренция и большие транспортные расходы, отмечают участники опроса комитета. В ведомстве считают, что приоритетными проектами для социально-экономического развития регионов АЗ с петербургскими предприятиями могут стать развитие строительства и промышленности, транспортной инфраструктуры и связи, а также развитие туризма. В комитете готовы сформировать базу компаний для участия в совместных кластерных проектах развития Арктики.

<https://www.kommersant.ru/doc/4539069>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.22.10; ПРЕВЫШЕНИЕ И НАКАЗАНИЕ; РОССИЯН ПРЕДЛОЖИЛИ ШТРАФОВАТЬ ЗА «СРЕДНЮЮ СКОРОСТЬ»

На дорогах страны стоит перейти к измерению «средней скорости» движения и штрафовать за превышение на основе этого показателя, считают в Ассоциации производителей и операторов систем распознавания и фотовидеофиксации (ОКО). Проведенные эксперименты показывают снижение количества ДТП, рассказали «РГ» в организации.

Сейчас в России видеокамеры фиксируют мгновенную скорость. Водители могут притормозить перед камерой, а затем разогнаться вновь. Среднюю скорость измеряют две камеры. Первая фиксирует время въезда автомобиля в зону измерения, вторая – время выезда. Если автомобилю потребовалось меньше времени на преодоление всего участка, чем предполагается с учетом разрешенной скорости, значит, в какой-то момент водитель ехал с превышением и нарушил ПДД, поясняет член правления ассоциации Юрий Зарубин.

В Московской области на 15 участках измерения средней скорости, работавших непрерывно не менее полугода, количество ДТП за первое полугодие этого года снизилось на 17% по сравнению с тем же периодом 2019 года. Среднюю скорость давно используют в Европе. В России пока в порядке эксперимента этот метод действует также в Тверской области, Татарстане, Башкирии. Теперь его предлагают распространить на всю страну. С помощью системы удастся быстрее достичь цели, поставленной в **нацпроекте «Безопасные и качественные автодороги»**, говорят в ассоциации. **В минтрансе «РГ» пояснили, что готовы рассмотреть такие предложения, но они пока не поступали.**

Чтобы перейти повсеместно на новый метод, нужны изменения в законодательстве, указывают авторы идеи. Прежде всего потребуется закрепить само понятие средней скорости в КоАП и в ПДД. Предложения требуют детального обсуждения, говорит зампреда Комитета Госдумы по транспорту и строительству Владимир Афонский. «В последнее время изменений в ПДД и КоАП вносится немало, водители порой не успевают их изучать», – пояснил он. В случае перехода на систему измерения средней скорости должен быть реализован принцип презумпции невиновности, заметил он.

Между тем

Применение фиксации средней скорости вызывает гораздо больше вопросов. В нарушение рекомендаций ГИБДД, их устанавливают не на прямых коротких участках. Верховный суд недавно отменял штраф, который был вынесен за превышение средней скорости на 40-километровом участке, причем с разной подведомственностью. Кроме того, после того, как камеры, фиксирующие моментальную скорость, стали фиксировать и среднюю, водители стали получать по два штрафа за одно нарушение. А один получил даже три штрафа: с первого столба, где установлена камера, со второго, а также за среднюю скорость проезда между ними. Среднюю скорость, также вопреки рекомендациям, стали устанавливать на участках с разными скоростными режимами. Такое использование камер говорит не столько о стремлении к безопасности на дорогах, сколько о желании пополнить региональные бюджеты.

Перед тем, как использовать такие камеры, сначала надо навести порядок с ограничениями скорости, чтобы не было чехарды 90 – 70 – 50 – 90. Также необходимо закрепить нормативным актом правила установки таких комплексов.

<https://rg.ru/2020/10/21/rossiian-predlozhili-shtrafovat-za-sredniuiu-skorost.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2020.22.10; ПРО МИЛИ И ПРОМИЛЛЕ

В автомобилях каршеринга в ближайшее время могут появиться алкозамки – устройства, которые не позволят запустить двигатель пьяному водителю. «Эта проблема актуальна для сервисов поминутной аренды, – рассказал «РГ» глава комиссии Мосгордумы по

безопасности, спорту и молодежной политике Кирилл Щитов. – Каждое десятое «пьяное» ДТП в городе происходит по вине водителей каршеринга».

Алкозамки – это устройства, которые встраиваются в систему зажигания. Они оснащены мундштуками. Водителю предлагается «дыхнуть в трубку». Если есть превышение по промилле алкоголя, система не даст завести машину. «В Европе такие технологии будут применяться во всех новых машинах с 2022 года, – подчеркнул Кирилл Щитов. – А в нашем каршеринге до сих пор нет ничего подобного». За пять лет существования московского каршеринга ни один оператор не сделал попыток поставить такие замки. Во-первых, из-за дороговизны самих устройств. Во-вторых, из-за ограниченности их функционала. Ведь алкозамок не среагирует на наркотическое опьянение. К тому же «дыхнуть» может и трезвый пассажир, а за руль все равно сядет пьяный. «Делимобиль» сейчас тестирует альтернативный вариант, напомнил заместитель операционного директора Гнэл Хачатрян. В приложении водителю предлагается решить несложные задания на скорость и внимание. И если он с ними не справится, система попросит сделать видеоселфи. Есть шанс, что пьяный не захочет сниматься и не станет начинать аренду. Однако в Мосгордуме пока настаивают именно на алкозамках. Но для этого нужно предусмотреть меры экономического стимулирования компаний, говорит Кирилл Щитов. Он также настаивает на том, чтобы все каршеринговые компании проверяли своих клиентов по базам ГИБДД и Госуслугам. Пока такого доступа у операторов нет, но с 2021 года МВД обещает дать им такую возможность, отмечает Щитов. Пока компании составляют свои собственные рейтинги клиентов на основании данных автоматике. Они определяют агрессивность вождения и дисциплинированность клиента. Если, например, он вовремя не оплачивает штрафы, рейтинг понизится. А это повлияет на стоимость аренды.

Власти Москвы так же призывают повысить минимальные требования к возрасту и стажу кандидата в водители. Сейчас есть компании, которые предоставляют возможность садиться за руль начиная с 18 лет и без всякого стажа. Этот вопрос является дискуссионным, говорит собеседник «РГ», и консультации по нему будут продолжены. В то же время почти решена проблема «эффекта тикающих часов». Водители, которые пользуются поминутной тарификацией, иногда стремятся скорее добраться до нужной точки и тем самым сэкономить. Отсюда – превышение скорости, проезды на «красный». Но компании и сами нашли способ с этим бороться – ввели фиксированные тарифы, когда в заданную точку можно доехать за заранее оговоренную цену.

Во вторник на востоке Москвы на пересечении Измайловского бульвара и 11-й Парковой улицы столкнулись Ford и каршеринговый Nissan. «Шеринговую» машину отбросило на тротуар. Она сбила проходившую мимо женщину. Прибывшие на место врачи попытались спасти пешехода, но не смогли – пострадавшая скончалась во время проведения реанимации. Причины смертельной аварии устанавливаются.

<https://rg.ru/2020/10/20/reg-cfo/sostoianie-voditelia-v-karsheringe-proverit-alkozamok.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; 2020.22.10; А НЕ МАХНУТЬ ЛИ НАМ НА ВОДЫ...

В Кондопожском районе Карелии на четыре месяца раньше срока отремонтировали 32-километровый участок дороги Шуйская – Гирвас. Стоимость работ – 443,6 миллиона рублей.

Еще в прошлом туристическом сезоне проехать к основным достопримечательностям было проблематично. Мало того что полотно извилистое, так еще и выбоины сплошные. Дорога ведет к биосферному заповеднику «Кивач», где находится водопад, воспетый еще Гавриилом Державиным, знаменитым поэтом и губернатором Олонецкой губернии – современной Карелии. Столетия прошли, а водопад по-прежнему величественен и красив.

Только за летние месяцы водопад «Кивач» принял 60 тысяч человек. Это равняется показателям всего прошлого года, сообщил директор Информационного туристского центра Карелии Алексей Тигушкин.

Это расстояние связывает в единый маршрут курорт «Марциальные воды», памятники природы у поселка Гирвас, природный заповедник «Кивач» и федеральный детский центр в Спасской Губе, который планируют построить.

Трасса также ведет к санаторию «Марциальные воды», где на источниках бывал Петр Первый. Воды здесь уникальные, в них содержится двухвалентное железо, особенно хорошо усваиваемое организмом.

Улучшили состояние трассы и от Санкт-Петербурга до деревни Морье в Ленинградской области. Именно здесь проходила знаменитая «Дорога жизни». Сегодня она повторяет сухопутный участок магистрали, по которому в годы блокады Ленинграда доставляли продовольствие и эвакуировали людей. Ремонт «Дороги жизни» в Ленинградской области завершили к юбилею Великой Победы. По словам заместителя директора дорожной организации Ильи Банникова, в рамках контракта положили новое асфальтобетонное покрытие, отремонтировали тротуары, заменили барьерные ограждения, нанесли горизонтальные разметки и установили знаки.

На этом участке использовали и современную технологию – метод объемного проектирования. Технология представляет подбор асфальтобетонной смеси с учетом интенсивности потока и средней годовой температуры.

<https://rg.ru/2020/10/21/reg-szfo/doroga-k-vodopadu-kivach-v-karelii-otremontirovana-na-4-mesiaca-ranshe.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2020.22.10; IATA: РИСК ЗАРАЗИТЬСЯ КОРОНАВИРУСОМ В САМОЛЕТЕ МИНИМАЛЕН

Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) выпустила результаты исследования, согласно которым риск заразиться коронавирусом на борту самолета крайне низок. Согласно данным ИАТА, с января по июль 2020 было зарегистрировано 44 официальных случая заражения на борту при том, что за это время авиакомпания перевезли 1,2 млрд пассажиров. Таким образом, вероятность заболеть во время полета составляет 1 к 27 миллионам.

Особенности системы кондиционирования и фильтрации воздуха салонов современных самолетов позволяют свести к минимуму риск передачи вирусов. Этот вывод был подтвержден в ходе многомесячных испытаний, проводимых независимо сразу несколькими производителями зарубежной техники, которые пришли к одинаковым выводам. В рамках этого проекта компания Airbus использовала специально разработанные компьютерные 3D-модели, которые с высокой степенью точности воссоздали процесс перемещения воздуха в салоне самолета A320 с плотной рассадкой, основываясь на данных научной лаборатории компании по изучению воздуха в салоне самолетов, а также многочисленных испытаниях, проводимых на борту испытательного самолета как в полете, так и на земле.

В ходе испытаний были смоделированы разные ситуации на борту и проведена оценка перемещения частиц в воздухе салона во время дыхания пассажиров, разговоров, кашля и чихания. Одним из основных условий эксперимента было обязательное ношение масок всеми пассажирами. В общей сложности специалистами Airbus было смоделировано и проанализировано около 50 млн данных по салону самолета, включая скорость воздуха, направление его движения, температуру и другие показатели.

Специалисты подчеркивают: результаты исследования показали, что риск передачи вредных частиц в самолете в разы ниже, чем в любом другом общественном месте. Еще одним важным выводом эксперимента стало научное подтверждение того, что социальная дистанция между пассажирами сохраняется даже при плотной рассадке экономического

класса. Иначе говоря, за счет полного обновления воздуха в салоне самолетов каждые 2-3 минуты, использования высокоэффективных HEPA-фильтров, которые удаляют до 99,9% всех частиц, распределению воздуха сверху вниз в пределах одного ряда, а также спинок впереди стоящих кресел возникают так называемые видимые и невидимые барьеры, предотвращающие или замедляющие распространение частиц в воздухе салона. На практике это означает, что даже когда в самолете все три кресла на одном ряду заняты и физическое расстояние между пассажирами составляет около 30 см, это обеспечивает тот же уровень безопасности, что и при соблюдении социальной дистанции в 1,8 метров в обычных условиях. Таким образом, особые условия на борту воздушного судна позволяют пассажирам соблюдать безопасную социальную дистанцию даже в условиях плотной посадки.

<https://rg.ru/2020/10/22/iata-risk-zarazitsia-koronavirusom-v-samolete-minimalen.html>

ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2020.22.10; ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ СООБЩЕСТВО ОБСУДИЛО ОТБ НА ВОЗДУШНЫХ СУДАХ

22 октября 2020 года прошел организованный АНО «Индустрия безопасности» экспертный круглый стол, посвященный недавно принятому постановлению Правительства РФ от 05.10.2020 г. № 1604 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для транспортных средств воздушного транспорта».

В конференции приняли участие представители **Росавиации, Ространснадзора**, субъектов транспортной инфраструктуры, перевозчики и эксплуатанты – все, кого постановление определяет как объект регулирования.

Как отметил главный специалист АО «Шереметьево Безопасность» Егор Бутов, для подразделений транспортной безопасности ПП №1604 не вводит почти никаких новаций, кроме обязанности проводить видеофиксацию досмотров, что может быть сравнительно просто урегулировано оснащением групп досмотра мобильными видеорегистраторами, ассортимент которых на рынке достаточно широк.

Представители авиаперевозчиков рассказали о дополнительных сложностях, создаваемых постановлением: непростым организационно и затратным в финансовом плане представляется процесс оснащения воздушных судов системами видеообнаружения и видеомониторинга, могут возникнуть проблемы, связанные с оформлением паспортов ОТБ транспортного средства.

По мнению Игоря Орлова, заместителя исполнительного директора по авиационной и производственной безопасности АО «Авиакомпания АЗИМУТ», в требовании о назначении ответственных за ОТБ есть неясность: должен ли это быть один человек или все сотрудники компании, аттестованные как специалисты по ОТБ. В пункте 19 постановления, по его словам, содержится требование указать адрес пункта/центра обеспечения транспортной безопасности. В случае, если это кабина экипажа на борту воздушного судна, какой должен быть указан адрес?

Неоднозначно транспортники оценили и вводимое постановлением и давно ожидаемое отраслью оформление паспортов безопасности на группу однотипных ТС. Паспорт на группу воздушных судов оформить можно, но при этом требование о привязке паспорта к маршруту нивелирует эту новацию: если входящие в группу ТС выполняют рейсы по разным маршрутам, в паспорт придется вносить изменения. Это подтвердил представитель надзорного органа – начальник Управления транспортной безопасности Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Сергей Игонин. Его поддержал Александр Жуленков, заместитель начальника Управления транспортной безопасности **Федерального агентства воздушного транспорта**.

В то же время перевозчики подчеркнули, что есть и ряд изменений, упрощающих процедуры ОТБ и снижающих административную нагрузку. Позитивно они отнеслись и к

«уравнительному» требованию к иностранным перевозчикам на территории РФ выполнять требования российского законодательства по транспортной безопасности. Как сказал заместитель начальника службы по транспортной безопасности АО «Авиакомпания «Сибирь» Денис Людчик, постановление в целом представляется более логичным и простым, чем те нормативно-правовые акты, которые оно заменило.

Иначе отнеслись к постановлению представители авиации общего назначения, на которую также распространены требования ПП №1604.

Президент федерации авиации общего назначения России Сергей Минигулов и президент межрегиональной общественной организации пилотов и граждан-владельцев воздушных судов Владимир Тюрин отметили, что маршрутная привязка паспортов ОТБ – это требование, которое для авиации общего назначения сложно реализовать на практике: зачастую единственное ТС используется на большом количестве маршрутов, которые регулярно меняются. Переутверждать паспорта ОТБ с такой частотой просто невозможно. Альтернатива – прекратить коммерческую деятельность.

Также большое сомнение вызывает необходимость оснащения авиации общего назначения (АОН) техническими средствами ОТБ: если для «больших» перевозчиков это труднореализуемая задача, то для малой авиации это задача, которую невозможно решить: установка любого оборудования на воздушное судно требует одобрения производителя воздушного судна, а для АОН производители зачастую прекратили существование, прекратили инженерное сопровождение типа ТС или просто не имеют желания и возможности осуществлять сертификацию нового оборудования для ТС, т. к. в их странах (а они в подавляющем большинстве иностранцы) нет требований на оснащение малой авиации камерами видеонаблюдения.

Да и в целом требование на оснащение двухместного «Робинсона» или четырехместной «Цесны» системами видеомониторинга представляется избыточным.

Их поддержал Сергей Алафинов, председатель совета директоров НПО «АэроВолга» – проектировщика малых воздушных судов. Он отметил, что для включения того или иного оборудования в состав оснащения воздушного судна согласия производителя недостаточно: необходимо согласие проектировщика, внесение изменений в нормы летной годности и сертификат типа воздушного судна. Процесс непростой и небыстрый, требующий, в частности, определенного времени налета модернизированного воздушного судна. Самостоятельно предприятия авиации общего назначения профинансировать такие программы не смогут. Это делает проектировщика и производителя главными регуляторами состава техсредств ОТБ и главными же выгодоприобретателями от его установки.

Представители компаний-производителей оборудования для обеспечения безопасности Никита Марков из ГК «ЮПХ» и Илья Ильичев из Dahua Technology Rus рассказали о возможностях современных мобильных систем контроля безопасности, обнаружения опасных химических и биологических веществ, взрывчатки, наркотиков и т.д., организации видеомониторинга в транспортных средствах, мобильных видеорегистраторов, оснащения пунктов управления транспортной безопасностью.

Приглашаем специалистов и экспертов продолжить обсуждение новых НПА в сфере воздушного транспорта в ходе круглого стола «Новые требования по ОТБ для ОТИ воздушного транспорта», который пройдет 29 октября 2020 года.

https://www.securitymedia.ru/news_one_11717.html

ОМСК РЕГИОН; 2020.22.10; У СТУДЕНТОВ ОМСКОГО ИНСТИТУТА ВОДНОГО ТРАНСПОРТА ПОЯВИТСЯ СВОЯ БРИГАНТИНА

Об этом стало известно после вчерашней встречи полномочного представителя президента в СФО Сергея Меняйло с капитаном яхты «Сибирь» Сергеем Щербаковым. В ходе встречи капитана «Сибири» Сергея Щербакова с полпредом президента в СФО

Сергеем Меняйло возникла идея построить или приобрести для сибирских моряков учебное парусное судно. На нем курсанты Сибирского государственного университета водного транспорта, филиалом которого является Омский институт водного транспорта, смогли бы проходить ознакомительную плавательскую практику. Сегодня такая возможность есть у студентов практически всех ведущих вузов России, готовящих кадры для морречфлота и рыболовецкой отрасли. Парусная практика дает будущим работникам флота массу необходимых знаний и навыков, воспитывает характер и командный дух, учит взаимовыручке в экипаже. То, что курсанты СГУВТ, обеспечивающего специалистами весь Обь-Иртышский бассейн, а также значительную часть флота, работающего на Севморпути, обделены такой возможностью, выглядит несправедливым. Инициатива Сергея Щербакова на встрече с полпредом касалась во многом именно омских ребят, получающих флотское образование. «Сергей Меняйло счел идею об обеспечении Сибирского государственного университета водного транспорта учебным парусником весьма интересной и достойной внимания. Полпред также пообещал в ближайшее время провести переговоры с руководством Минтранса страны, чтобы найти способы практического воплощения этой идеи», – сообщили в Фонде поддержки спорта «Сибирские парусные экспедиции».

http://omskregion.info/news/86388-u_studentov_omskogo_instituta_vodnogo_transporta_p/

ВЕСТИ; 2020.22.10 11.31; МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ СОЧИ ПЕРЕХОДИТ НА ЗИМНЕЕ РАСПИСАНИЕ. ВЕСТИ

Новое зимнее расписание появилось у сочинского аэропорта. В нем есть и новые направления. Также увеличится частота рейсов.

Международный аэропорт Сочи переходит на зимнее расписание. Новый график будет действовать с 25 октября этого года по 27 марта следующего. В этот период станет больше новых направлений и увеличится частота рейсов.

«Порядка 22 авиакомпаний открывают рейсы по 42 направлениям. Для некоторых авиакомпаний это совершенно новые направления. Это Махачкала, Саратов, Волгоград, Нижний Новгород, Тюмень. В любом случае очень рады видеть гостей Сочи в этот зимний период, мы готовы их встретить и обслужить», – отметил заместитель управляющего директора Международного аэропорта Сочи по наземному обеспечению Сергей Денисенко.

Из-за угрозы распространения коронавируса в аэропорту Сочи усилен контроль за санитарным состоянием точек общественного питания, проводится дезинфекция поверхностей. Персонал в обязательном порядке носит маски и перчатки. В связи с действием режима повышенной готовности путешественникам настоятельно рекомендуют использовать средства индивидуальной защиты и соблюдать социальную дистанцию.

Пассажиропоток в первом месяце осени составил более миллиона человек. Это на 40% больше, чем в сентябре прошлого года, и почти столько же, сколько было в этом августе.

<https://www.vesti.ru/video/2233790>

<https://www.vesti.ru/article/2475501>

ВЕСТИ; АЛЕКСАНДРА АФАНАСЬЕВА; 2020.22.10 15.53; ДЕЗИНФЕКЦИЯ В ДВИЖЕНИИ: «ЛАСТОЧКИ» ОСНАСТИЛИ БАКТЕРИЦИДНЫМИ ЛАМПАМИ. ВЕСТИ-МОСКВА

Остановить распространение коронавируса пытаются на Московском центральном кольце. Более 400 вагонов «Ласточек» ежедневно дезинфицируют перед выходом на линии, а благодаря встроенным ультрафиолетовым лампам воздух в поездах очищается во время движения. Насколько это безопасно для пассажиров?

<https://www.vesti.ru/video/2233879>

ВЕСТИ; ЮЛИЯ ПАРФЕНЮК; 2020.22.10 16.35; СТРОИТЕЛЬСТВО ПЛАТФОРМЫ ШУКИНСКАЯ НА МЦД-2: КОГДА ТАМ ПОЯВЯТСЯ ПЕРВЫЕ ПАССАЖИРЫ. ВЕСТИ-МОСКВА

Строительство новой платформы МЦД-2 Шукинская выходит на финишную прямую. Основной этап работ уже завершен. Сейчас благоустраивают саму станцию и территорию вокруг. Шукинская станет частью крупнейшего транспортно-пересадочного узла, которым ежедневно будут пользоваться более 120 тысяч человек.

<https://www.vesti.ru/video/2233902>

КОММЕРСАНТЪ «РЕАЛИЗАЦИЯ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ». ПРИЛОЖЕНИЕ №195; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2020.22.10; ВТОРАЯ ПЛАТНАЯ МАГИСТРАЛЬ ЖДЕТ КОНЦЕССИОНЕРА В НОВОМ ГОДУ; ИНФРАСТРУКТУРА

Проект Широкой магистрали скоростного движения (ШМСД), также известной под названием Восточный скоростной диаметр, – один из самых крупных анонсированных проектов в Петербурге за последние пять лет. Это второй опыт по реализации подобного ГЧП после Западного скоростного диаметра.

Строительство трассы может быть включено в одну из программ в рамках **нацпроектов – комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ)**. Это позволит претендовать на федеральное софинансирование, потребность в котором оценивается в 57 млрд рублей. Осенью 2020 года правительство РФ поручило Минфину совместно с **Минтрансом** и правительством Петербурга подготовить предложения по выделению средств на создание первого этапа ШМСД из бюджета РФ в 2020–2023 годах. Это участок длиной 3,4 км от Западного скоростного диаметра (ЗСД) до Витебского проспекта, который может появиться к 2024 году. На этом отрезке ШМСД также планируется строительство развязки с Новоизмайловским проспектом. Строительство участка обеспечит связь ЗСД с восточной частью Московского района и Фрунзенским районом, а после завершения строительства ШМСД – свяжет скоростные трассы ЗСД, ШМСД и КАД.

Общий объем инвестиций в первый этап оценивается в 35 млрд рублей, в то время как строительство всей магистрали, согласно последним расчетам Дирекции по развитию транспортной системы Петербурга и Ленобласти, составит около 182,8 млрд рублей. Федеральное правительство может выделить 10 млрд рублей на первый участок ШМСД, остальные средства, предположительно, в равных долях вложат Смольный и частный инвестор.

Перспективные километры

Трассу предполагают построить по схеме государственно-частного партнерства (ГЧП): инвестор вложит средства в строительство дороги, получит ее в пользование на 30 лет и будет взимать плату за проезд. Интерес к проекту новой платной дороги в Петербурге проявляли структуры, которые уже инвестировали в ЗСД и управляют им. Соглашения о сотрудничестве с потенциальными инвесторами были подписаны на Петербургском экономическом форуме 2019 года.

Проектируемая трасса общей протяженностью 27,4 км начинается в районе ЗСД на Благодатной улице и проходит внутри промышленного пояса по территории Красногвардейского, Невского, Фрунзенского, Московского районов, а также на территории Всеволожского района Ленинградской области с переправой через Неву около существующего железнодорожного моста в Невском районе. 14,2 км дороги проходят по территории Петербурга, 13,2 км – по Ленобласти. Предполагается, что движение на магистрали будет шестиполосным, с сужением до четырех полос на участке от КАД до Мурманского шоссе и на улице Коммуны до Колтушского шоссе. Ранее сообщалось, что строительство магистрали займет примерно 41 месяц.

Новая трасса, по заявлениям чиновников, призвана переключить часть трафика с наиболее загруженного юго-восточного участка КАД и федеральной трассы «Кола», обеспечить транспортную доступность активно застраиваемых жилых кварталов Ленобласти, связать восточную часть Петербурга с центром и опосредованно – через платную трассу ЗСД – с севером города. Таким образом, между правым и левым берегами Невы появится новый кругосуточный мост. Впрочем, некоторые жители Невского района настаивают на строительстве тоннеля, но его обслуживание обойдется дороже. Кроме этого, отмечается в документах, будут созданы условия для реновации промышленного «серого пояса» Петербурга площадью более 4 тыс. га «в непосредственной близости от исторического центра».

Этапы концессии

Выделяется шесть этапов строительства ШМСД, четыре из которых проходят по территории Петербурга и два – в Ленобласти. Согласно расчетам дирекции, 170,7 млрд рублей – это затраты на реализацию на территории Санкт-Петербурга, 12,1 млрд рублей – на территории Ленинградской области. По сути, это проект агломерации, что позволяет ему претендовать на включение в **КПМИ**.

Вторым после начального участка до Витебского проспекта станет отрезок с продолжением магистрали до Союзного проспекта длиной 6,8 км, третий – до улицы Коммуны (4 км), четвертый – до КАД (2,5 км), пятый – от Кольцевой до Мурманского шоссе (5,7 км) и отрезок с подключением к Колтушскому шоссе (5 км). Ранее в Смольном заявляли, что полностью проект может быть реализован в 2024 году, но сейчас ввод объекта зависит от объемов финансирования. В комитете по инвестициям Петербурга отметили, что положительное заключение на проектно-сметную документацию на строительство примыкания к Витебскому проспекту уже получено. Следующий шаг – получение разрешения на строительство объекта.

По словам собеседника издания, концессионное соглашение по первому этапу может быть подписано в четвертом квартале 2020 года. «Сейчас готов проект по второму и третьему этапам строительства, речь идет о четвертом. В 2020 году планируется закончить проектирование, а в следующем году – получить заключение экспертизы, тогда будет готово основание для концессии. Параллельно идет проработка вопроса финансирования из бюджета РФ и Петербурга. Концессия, как вариант развития событий на соответствующие остальные участки ШМСД, будет активно обсуждаться уже в следующем году», – говорит источник издания. Он признает, что экономическая ситуация требует стабилизации, но уверен, что через год положение изменится в лучшую сторону, называя проект «привлекательным» с точки зрения концессии.

В **пресс-службе** одного из банков, проявившего интерес к проекту, отметили, что финансовая организация широко представлена в Петербурге через свои флагманские проекты. В правительстве Петербурга подчеркивают, что благодаря сотрудничеству с банком был также построен новый терминал аэропорта Пулково. «Уверен, большой и успешный опыт сотрудничества поможет нам и дальше вместе реализовывать проекты, которые преобразуют Санкт-Петербург», – заявлял в сентябре губернатор города Александр Беглов. «Мы заинтересованы в реализации новых крупных инфраструктурных проектов в регионе, в том числе в сфере транспортной инфраструктуры, однако сейчас преждевременно говорить о параметрах и условиях нашего участия», – отметили в организации.

Необходимые вопросы

Любые крупные инфраструктурные проекты имеют мультипликативный эффект, в первую очередь это сигнал для мобилизации делового сообщества и инвесторов, считает представитель одного из крупнейших застройщиков города Анжелика Большегородская. Развитие мегаполиса сопряжено с крупными стройками, и Петербург, несмотря на все сложности, связанные с сохранением исторической застройки, не должен становиться

исключением, добавляет она. Пример ЗСД показал, что развитие дорожной сети не просто востребовано, а необходимо, подчеркивает госпожа Большегородская. ШМСД сконцентрирован в южной части города, и там трафик уступает по плотности северу, отмечает специалист. По ее мнению, появление новой трассы на юге откроет перспективы к появлению новостроек.

Эксперт транспортного развития территорий Илья Резников считает ШМСД неоднозначным проектом. «С одной стороны, любая подобная магистраль будет для города не лишней. Она сможет выполнять сразу несколько функций: частичный обход центра, вылетную трассу в восточном направлении, дополнительную переправу через Неву. Но нужно ли именно эти задачи решать в первую очередь, причем решать их такими методами и за такую цену?» – задается вопросом эксперт. Провозная способность такой дороги почти на порядок меньше, чем, например, у линии метро, подчеркивает господин Резник, сомневаясь в необходимом трафике и спросе на перспективной платной дороге.

Развязок на ШМСД немного – это чревато пробками у въездов на нее, добавляет он. Кроме того, такая магистраль добавит число желающих приехать в центр Петербурга на машине, а в этом город не заинтересован в принципе, уверен эксперт. Он опасается, что ШМСД может поставить крест на скорой реализации планов строительства обычных межрайонных связей вдоль трассы. В целом, заключает он, это хороший проект, но у города есть множество более важных задач: более мелких, менее звучных, но давно требующих реализации.

С ним не согласен генеральный директор компании, оказывающей услуги в области транспортного планирования, Владимир Швецов. По его мнению, ЗСД оказался очень востребованной дорогой, о чем свидетельствуют регулярные рекорды по количеству пользователей, поэтому запрос на скоростные магистрали в Петербурге есть. «С появлением новой магистрали можно будет говорить о каркасе скоростных дорог – КАД, ЗСД и ШМСД, – обеспечивающем не только транзитное движение, но и доступ к центральным районам. Но у этого есть и негативные последствия», – продолжает он мысль предыдущего спикера. Строительство скоростной дороги, обеспечивающей прямой доступ от КАД, а в перспективе, возможно, и пригородов, безусловно, послужит стимулом к использованию личного автотранспорта, привлечет новые автомобили на улицы Петербурга, ухудшив и без того непростую дорожную обстановку, настаивает специалист. По мнению господина Швецова, для города гораздо важнее появление новых улиц и разнообразие маршрутов – в этом случае можно говорить о положительных эффектах для развития территорий и застройки. «Появление крупных скоростных магистралей обычно приводит к ухудшению условий движения на прилегающих улицах, падению цен на недвижимость и низкому спросу на жилье в новостройках, поэтому есть большой риск, что в зоне прохождения ШМСД мы получим аналог Кудрово или Мурино», – констатирует он. Плотность улично-дорожной сети Петербурга составляет около 3,8 км на квадратный километр, в то время как в Лондоне – 9,3, Нью-Йорке – 12,4, приводит данные эксперт. Учитывая, что ШМСД – весьма дорогостоящий проект, эффект для города может оказаться ниже, чем если бы эти средства были направлены на строительство мостов, ликвидацию разрывов и увеличение плотности дорожной сети Петербурга за счет регулярных улиц, считает он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4539066>

КОММЕРСАНТЬ «РЕАЛИЗАЦИЯ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ» ПРИЛОЖЕНИЕ №195; ЕКАТЕРИНА ЗАГВОЗДКИНА; СТОЛИЦЫ ПОЙДУТ В СДВОЕННОМ СОСТАВЕ; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Один из основных проектов комплексного плана модернизации инфраструктуры (КПИИ) – строительство высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Санкт-Петербург, которая предположительно появится в 2025–2027 годах. Эксперты отмечают, что с вводом

инфраструктуры будет создана единая агломерация двух мегаполисов. Наряду с этим освободятся железнодорожные магистрали, задействованные сейчас для пассажирского движения, что будет способствовать росту грузопотока между городами, особенно с учетом перспективного увеличения портовых мощностей Северо-Запада.

Инвестиции в строительство ВСМ Москва – Санкт-Петербург оцениваются в 1,4–1,7 трлн рублей. Сейчас рассматривается дробление проекта на три фазы: это Москва – Крюково (42 км), Крюково – Обухово (основная протяженность трассы, 630 км) и Обухово – Санкт-Петербург (12 км). В перспективе новая магистраль должна позволить доезжать из столицы в столицу за 2 часа 15 минут.

Проект ВСМ был реанимирован в 2019 году: с просьбой поддержать проектирование железной дороги к **президенту РФ Владимиру Путину** обратились гендиректор ОАО РЖД Олег Белозеров и тогдашний губернатор Петербурга Александр Беглов. Они утверждали, что с учетом постоянного роста пассажирских железнодорожных перевозок между городами крайне важны развитие сообщения на данном направлении и существенное сокращение времени в пути.

ВСМ Москва – Петербург обсуждается со времен СССР. В конце 1991 года для ее строительства было создано РАО ВСМ, ТЭО проекта подготовил «Ленгипротранс»: 654,3 км, скорость до 350 км/ч, общие вложения \$5 млрд. Срок окупаемости оценивался по-разному – от 7 до 28 лет. Но в 1998 году проект был заморожен, от него остались долги и котлован рядом с Московским вокзалом в Петербурге (там сейчас стоит ТРЦ «Галерея»). Вместо ВСМ провели реконструкцию Октябрьской железной дороги и запустили «Сапаны».

Сейчас минимальное время в пути между столицами на поезде «Сапан» составляет 3,5 часа. Он был запущен в 2009 году. Пассажиропоток на железнодорожной линии в 2019 году составил 5,7 млн человек. В 2030 году на новой ВСМ планируется обслужить 23 млн человек, из них 16,3 млн человек – по корреспонденции Петербург – Москва.

Локации прибытия

Пока не определена конечная точка магистрали в Петербурге, отмечает эксперт Института управления и регионального развития Ринат Резванов. «Будет ли это перронный парк пригородных поездов Московского вокзала или выбор падет на расположенную рядом территорию «кокоревских» складов, являющихся памятником архитектуры, – пока совершенно не ясно. С другой стороны, город выказывает намерение довести до логического решения вопрос с «серым поясом» – обширной промзоной, на долю которой приходится до четверти от всей городской площади. Даже в Москве эта цифра оказывается меньшей – около 20%», – рассуждает эксперт.

За время эксплуатации ВСМ в мире сформировались две основных модели станционного размещения, поясняет он. Европейская модель предполагает заход магистрали в центральные, исторически сложившиеся городские районы, тогда ВСМ становится неотъемлемой частью большой туристической инфраструктуры. Оба варианта в Петербурге имеют привязку к городскому центру и располагаются не более чем в полукilометре друг от друга, добавляет эксперт. Китайская модель рассматривает возведение пассажирских терминалов в городской периферии, в районах интенсивного урбанизационного развития. «Это путь агломерационного роста, создания новых деловых центров и рекреаций – почти все то, к чему стремятся власти Петербурга в редевелопменте «серого пояса», – объясняет господин Резванов.

С учетом тяготения инновационно-технологических компаний и научно-исследовательских конгломератов к развитым транспортным сетям, создаваемые благодаря ВСМ возможности способны вписаться в установленное для обновления «серого пояса» соотношение 30/30/40, где 30% – за рекреационными зонами, 30% – за коммерческой и производственной застройкой и 40% занимает жилая застройка, считает специалист. Однако для этого городские власти должны определиться с приоритетами.

Пути для грузов

Эксперт транспортного развития территорий Илья Резников считает, что ввод ВСМ позволит восстановить грузовое движение по главному ходу Октябрьской железной дороги – это означает снижение времени доставки грузов из портов Петербурга и Ленобласти. Кроме того, это решит проблему недостатка пропускной способности линии Вологда – Волховстрой – Мга, которая сегодня не имеет необходимых альтернатив при доставке грузов между Петербургом и остальными городами России, поясняет он. Не менее важно и то, что запуск ВСМ позволит активнее использовать Московское направление для пригородного железнодорожного сообщения, прежде всего на линии в Колпино и Тосно.

Строительство ВСМ между двумя мегаполисами с общим населением более 17 млн человек не только создаст новые экономические условия для бизнеса, но и объединит Москву, Санкт-Петербург и находящиеся между ними города в новую агломерацию с интенсивными производственными и культурными связями, уверен заместитель председателя правления одного из первых в стране частных отраслевых банков Анатолий Вожов. Он согласен с предыдущим спикером, подчеркивая, что запуск магистрали снизит пассажиропоток железнодорожного подхода к портам Северо-Запада России, в которых к 2025 году, согласно заявкам инвесторов, планируется нарастить перевалку грузов в два раза.

Рост грузопотока на линии Москва – Санкт-Петербург позволит снизить издержки и необходимое время на доставку грузов, повысив конкурентоспособность железной дороги по сравнению с другими видами транспорта, уверен аналитик Алексей Ефанов. В целом, отмечает он, значение ВСМ для страны не измеряется краткосрочными и локальными эффектами от изменения логистических маршрутов и стоимости перемещения грузов. «Гораздо более значимы экономические эффекты, связанные с появлением новых рабочих мест вдоль магистрали, а также сопутствующие бюджетные и налоговые эффекты. Зачастую, одни только дополнительно собранные налоги способны окупить вложения государства в развитие межрегиональных транспортных магистралей», – подчеркивает эксперт.

Частота курсирования

Большинство аналитиков считает, что заявленные показатели пассажиропотока на ВСМ будут актуальны. В 2018 году транспортная система страны пережила стресс-тест, связанный с проведением чемпионата мира по футболу, напоминает господин Ефанов. «Пассажиропоток, сгенерированный одним чемпионатом, показал необходимость объединения транспортных узлов Москвы и Санкт-Петербурга, поскольку каждый из них был загружен практически до предела, чего не было бы, если бы эти узлы объединились в единую систему», – аргументирует он. Помимо этого, существует постоянный пассажиропоток за счет трудовой миграции. Потребность в постоянном транспортном сообщении между городами стабильно растет и к 2026 году может превысить 10 млн человек в год, прогнозирует он. Впрочем, добавляет эксперт, реальные перспективы магистрали будут зависеть от заложенной в проект финансовой модели и от проводимой правительством политики поддержки транспортной отрасли, включая региональную авиацию. Ключевой вопрос в том, удастся ли ВСМ оттянуть на себя значительную долю пассажиропотока из авиасообщения.

Господин Резников сомневается, что трасса будет построена с нуля всего за пять лет, но уверен, что соответствующий спрос на передвижение между двумя столицами будет сформирован. Он признает, что предыдущий прогноз по пассажиропотоку не учитывает новые тренды, связанные с дистанционными процессами из-за пандемии COVID-19. «Пока нет оснований считать, что поведение людей будет кардинально изменено и не вернется к ранее привычным моделям», – считает он.

Оценить прогнозные показатели пассажиропотока на линии затрудняется господин Резванов. Он отмечает, что неясны источники его роста. Хотя, напоминает эксперт, на этапе ТЭО в середине 2000-х годов оптимистичными назывались показатели ВСМ в 7–14 млн человек, которые в перспективе могла обслуживать железнодорожная линия, что сейчас сопоставимо с пассажиропотоком «Сапсанов».

Генеральный директор компании, оказывающей услуги транспортного моделирования, Владимир Швецов уверен, что об окупаемости инвестиций в ВСМ можно говорить только на направлении между двумя столицами. Однако дорогостоящее строительство, очевидно, станет причиной отказа от проектов в других регионах, говорит он. «Поэтому важно рассматривать подобные мегастройки с учетом пула возможных альтернативных объектов, чтобы делать выводы о том, что скорее приблизит государство к заявленным в национальных проектах целям. Транспортное и экономическое моделирование позволяет это сделать, весь вопрос в политической воле и квалификации исполнителей», – заключает он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4539065>

КОММЕРСАНТЪ «РЕАЛИЗАЦИЯ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ»; ПРИЛОЖЕНИЕ №195; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2020.22.10; ГРУЗОБОРОТ ПОРТОВ СОКРАЩАЕТСЯ НА ФОНЕ РОСТА МОЩНОСТЕЙ; МОРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

К 2024 году мощности российских морских портов на Северо-Западе должны увеличиться на 53,8 млн тонн. Впрочем, грузооборот 2020 года из-за высокой волатильности биржевых цен на энергоносители и общемирового снижения потребления топлива впервые за последние пять лет может показать отрицательную динамику. Эксперты надеются на восстановление роста перевалки контейнеров и экспортных отправок удобрений в будущем.

Увеличение мощностей морских портов РФ до 1,3 млрд тонн, включая порты Северо-Западного бассейна, – одна из целей **нацпроектов в рамках комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ)**. В целом увеличение на Балтике должно составить 15,1% от общего прироста к 2024 году.

Грузооборот морских портов России за 2019 года составил 840,3 млн тонн, следует из данных Ассоциации морских торговых портов России (АСОП). В портах Балтийского бассейна в прошлом году перевалено 256,4 млн тонн грузов. За девять месяцев 2020 года грузооборот портов Северо-Запада сократился на 6,2%, до 181,1 млн тонн, из которых перевалка сухих грузов составила 81,7 млн тонн (–1,8%), наливных грузов – 99,4 млн тонн (–9,5%), следует из сообщения **Росморречфлота**.

Отрицательная динамика

По итогам первого полугодия крупнейшим по обороту портом на Северо-Западе был комплекс в Усть-Луге, который обеспечил около 42% всех грузов в регионе, еще по 23% обработали порты Санкт-Петербург и Приморск каждый. Активное расширение российских портовых мощностей на Северо-Западе, особенно Усть-Луги, началось после требования Кремля по перенаправлению грузов из Прибалтики на российские терминалы. Этому способствует ввод новых мощностей для транспортировки наливных и насыпных грузов (сжиженный газ и нефтепродукты, уголь, кокс и минеральные удобрения).

Большой порт Санкт-Петербург – один из крупнейших на Северо-Западе, он расположен в Невской губе Финского залива и устье реки Нева. В 2019 году грузооборот Большого порта Санкт-Петербург вырос до 59,8 млн тонн (+0,9% к предыдущему году) – это наиболее близкий к значениям 2014 года показатель перевалки, когда порт обслужил 61,2 млн тонн грузов. Начиная с 2013 года динамика грузооборота была положительной, но обвалилась сразу на 6% в 2016 году, после этого рост продолжился, но темпы прошедшего года заметно сократились по сравнению с 2017–2018 годами (более 10%).

Другой крупный проект в черте города – это глубоководный порт Бронка, способный принимать суда длиной до 347 м, шириной до 50 м и осадкой до 13 м. Порт специализируется на перевалке контейнеров, накатных и генеральных грузов, введен в эксплуатацию в конце 2015 года. Общая мощность порта составляет 25 млн тонн в год, мощности по обработке контейнеров составляют 1,9 млн TEU в год и более 260 тыс. единиц автомобильной и специальной техники. Впрочем, порт, как и другие объекты инфраструктуры, зафиксировал падение грузооборота, которое по результатам января – мая 2020 года составило 6%.

По итогам 2020 года, прогнозируют в **Минтрансе**, грузооборот всех морских портов России может сократиться на 3%, до 815 млн тонн. В то же время мощность портов, заявляют в ведомстве, вырастет на 2,4%, или 27 млн тонн, до почти 1,2 млрд тонн грузов.

Нетопливные мощности

Перевалка нефти, нефтепродуктов и угля составляет две трети от всего оборота морских портов Петербурга и Ленобласти, отмечает аналитик Екатерина Косарева. Крупные инвестпроекты по развитию терминальных мощностей на Северо-Западе сосредоточены в портах Высоцк, Приморск и Усть-Луга. Анонсированных портовых проектов в Санкт-Петербурге и Ленинградской области действительно много, констатирует эксперт. Она называет амбициозным проект в Приморске, где потенциальная перевалка может составить 70 млн тонн грузов. Кроме этого, напоминает эксперт, в 2019 году стало известно, что одна из крупнейших нефтяных компаний выбирает площадку для строительства терминала по перевалке угля. Ряд проектов также касается увеличения мощностей по перевалке зерновых, что является, по мнению аналитика, привлекательным вложением.

По словам главы информационного агентства Михаила Бурмистрова, в условиях ограничений добычи ожидаемо снижается перевалка нефти, однако перевалка нефтеналивных грузов сокращается медленнее. Например, отгрузка нефтепродуктов из порта Санкт-Петербург в первом полугодии 2020 года выросла на 26%, до 5,8 млн тонн. Контейнерооборот порта за этот период снизился на 7%, до 1 млн TEU (перевалено 13,4 млн тонн грузов). В условиях снижения цен на уголь и уменьшения спроса на рынках Европы сократилась перевалка угля, что затронуло универсальные порты Санкт-Петербург, Выборг и Калининград, говорит эксперт. «Во втором полугодии, как и во втором квартале, продолжит сокращаться перевалка угля и нефти, при этом в связи со снятием ограничений для непродовольственной торговли восстановится перевалка контейнеров, а также продолжится динамичный рост экспортных отправок удобрений», – прогнозирует господин Бурмистров.

По данным за первое полугодие 2020 года, наибольший объем минеральных удобрений отгружался через Большой порт Санкт-Петербург, Усть-Лугу и Мурманск.

Узкие места

Пропускная способность и возможность приема крупнотоннажных судов в Балтийских портах в последние годы постоянно увеличивались, поэтому в ближайшей перспективе возможность перевалки через них дополнительных объемов грузов не будет исчерпана, считает аналитик одной из консалтинговых компаний Алексей Ефанов. «Если говорить об ограничениях, то узким местом здесь является недостаточность транспортной инфраструктуры, с чем связана относительно небольшая доля проходящих через эти порты транзитных грузов», – отмечает эксперт. По его мнению, ключевым в развитии грузооборота портов на данном направлении будет появление транспортных коридоров в направлении на Восток, а также транзитного коридора Север – Восток, который будет связан прежде всего с развитием портовой инфраструктуры Арктического бассейна. Существующая сеть автодорог в Северо-Западном регионе является сдерживающим фактором для развития торговли с использованием мощностей балтийских и северных портов, подчеркивает специалист.

Генеральный директор одного из научно-исследовательских институтов Вадим Коваленко считает, что переориентация грузов в порты Северо-Западного региона однозначно даст явный и ощутимый положительный эффект для экономики Петербурга. «Речь идет не только о развитии самих портов, дополнительных налоговых и таможенных поступлениях в бюджет, появлении новых рабочих мест, но и о мультипликативном влиянии на множество смежных сфер и в первую очередь – на транспортно-логистическую», – поясняет эксперт. Впрочем, он согласен с предыдущими спикерами в вопросах ограниченности инфраструктуры региона: прибывающие грузы нужно куда-то и на чем-то вывозить. «Всего более двух десятков конфликтных мест необходимо «развязать» в разных уровнях, и не на перспективу, а для решения уже давно и остро стоящих транспортных проблем. Только в этом случае развитие портов и всех сопутствующих сфер может пойти во благо региону, а не за счет усугубления проблем жителей Петербурга», – добавляет господин Коваленко.

Генеральный директор компании, оказывающей услуги транспортного планирования, Владимир Швецов замечает, что ни один из перспективных прогнозов по грузообороту за последние годы не сбылся. «Наиболее яркий пример – планы по строительству контейнерного терминала на 3 млн TEU в Усть-Луге, который должен был быть построен минимум пять лет назад. Однако два финансовых кризиса привели к тому, что контейнерооборот в Большом порту Санкт-Петербурга остался, мягко говоря, стабильным и новых рекордов в последние пять лет не ставил», – отмечает он. Эксперт предполагает, что грузооборот российских портов Балтики будет расти за счет сырьевых грузов – нефти, СУГ и других продуктов. «Однако сами перспективы увеличения грузооборота в нынешней ситуации туманны: не совсем понятно, восстановятся ли сырьевые рынки, а это, в свою очередь, влияет и на импорт, так как повышающийся курс евро и доллара и снижение экспортной выручки не способствуют его росту», – заключает он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4539068>

ИНТЕРФАКС; 2020.22.10; ВЛАСТИ ЯНАО ВЫБЕРУТ ПОДРЯДЧИКА РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА САЛЕХАРДА ЧЕРЕЗ КОНКУРС, АУКЦИОН ОТМЕНЕН

Аукцион на определение подрядчика для реконструкции аэропортового комплекса Салехарда отменен, будет проведен конкурс, сообщили «Интерфаксу» в **пресс-службе** губернатора Ямало-Ненецкого автономного округа.

«По ряду причин организационно-правового характера было принято решение снять объект закупки с аукциона», – отметили в **пресс-службе**.

В настоящее время готовится конкурсная процедура. «Изменение формы определения подрядчика должно обеспечить более качественное выполнение всего комплекса работ», – подчеркнули в **пресс-службе**.

Как сообщалось, власти ЯНАО в августе объявляли аукцион на поиск подрядчика для выполнения проектной документации, инженерных изысканий, строительство и ввод аэропортового комплекса Салехарда после реконструкции.

Максимальная цена договора заявлялась в 2,042 млрд рублей, начать проектирование предполагалось в текущем году, подготовить проектную документацию и выполнить инженерные изыскания – до конца октября 2021 года, завершить строительство и ввести объект в эксплуатацию – до 30 сентября 2023 года.

Победителем торгов стало АО «Челябинский радиозавод «Полет», но дирекция капитального строительства и инвестиций ЯНАО отказалась заключать с ним контракт, посчитав, что его заявка не соответствует требованиям законодательства.

«Полет» обратился с жалобой в Федеральную антимонопольную службу, которая установила, что заказчик неправомерно отказал компании в заключении контракта, а,

кроме того, выявила нарушения, выдав дирекции предписание о внесении изменений в закупочную документацию.

Повторно аукцион должен был состояться 16 октября.

Аэропорт Салехарда на 100% принадлежит ЯНАО. В результате реконструкции пропускная способность аэровокзала увеличится с 120 пассажиров в час в настоящее время до 200 пассажиров в час (рост в 1,7 раза).

ПРО ГОРОД УХТА; 2020.22.10; КОМИ ЗАКРОЕТ ДЕФИЦИТ ГРУЗОВОЙ БАЗЫ ПЕРЕВОЗОК СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

В своем ежедневном видеообращении Глава Республики Коми Владимир Уйба сообщил о заинтересованности Республики Коми в проекте развития «Северного морского транзитного коридора».

Сегодня я принял участие в совещании, посвященном перспективам развития Северного морского пути, которое провел **председатель правительства России** Михаил Владимирович **Мишустин**. Мы заинтересованы в реализации этого проекта – сообщил Владимир Уйба.

Как сообщает portalу «БНК» **пресс-служба** главы Коми, проект «Северный морской транзитный коридор» (СМТК) был инициирован в Госкорпорации «Росатом» в 2019 году и предполагает создание комплексной транспортно-логистической системы для осуществления международных транзитных морских грузоперевозок между Северо-Западной Европой и Восточной Азией через Северный морской путь, а также строительство коммерческого флота и двух транспортно-логистических узлов. Республика Коми готова выступить партнёром проекта СМТК и уже готовит предложения по обеспечению объёмов обратной грузовой базы (в восточном направлении), дефицит которой сегодня является определяющей в вопросе развития морских арктических перевозок на маршруте Камчатка – Северо-Запад.

Республика является пилотным регионом по подготовке предложения в обеспечении объёмов обратной загрузки Северного морского пути. Отмечу, что реализация проекта будет способствовать комплексному развитию республики, а также других регионов страны, ранее не имевших выхода к морю – рассказал Глава Республики.

«Обратную загрузку» обеспечат экспортом продукции лесопромышленного, нефтегазового, горнодобывающего комплексов, пищевой и лёгкой промышленностей Коми, а также грузами из других субъектов Российской Федерации, не имеющих выходы к морю. Эти грузы можно доставить к портам по дорогам и рекам Республики Коми. Для этого необходимо обеспечить прямой доступ к морскому порту г. Усть-Кара, находящемуся в 160 км от г. Воркуты, а также провести расчистку русел рек и дноуглубительные работы по основным речным транспортным артериям Республики Коми – рекам Вычегда и Печора.

Для сбора грузовой базы необходимо будет строить речной флот, которым можно загрузить как верфи СЗФО, Дальнего Востока, так и небольшие судоремонтные заводы – например, в Печоре.

<https://progoroduhta.ru/news/28347>

На ту же тему:

<https://www.komi.kp.ru/daily/217198/4308196/>

<https://www.komi.kp.ru/daily/217198/4308346/>

КОММЕРСАНТЪ «РЕАЛИЗАЦИЯ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ». ПРИЛОЖЕНИЕ №195; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2020.22.10; ТРАССЫ ПЕТЕРБУРГА ЗАЛАТАЮТ ФЕДЕРАЛЬНЫМ БЮДЖЕТОМ; ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

Петербург предлагают включить в национальный проект «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» (БКАД). Согласно целям проекта, нормативное состояние трасс к 2024 году должно достигнуть показателя 85%, в то время как сейчас в Петербурге он составляет около 64%. Предполагается, что недостаток средств на ремонт дорог в региональном бюджете компенсирует федеральное правительство, у которого на эти задачи запросили миллиарды рублей на ближайшие годы.

Решение о возможном включении Петербурга в БКАД приняли на сентябрьском заседании координационного совета по развитию транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области под председательством **вице-преьера** Марата Хуснуллина. «Для достижения показателя нормативности дорог 85% необходимо дополнительное финансирование из федерального бюджета. В бюджетах Санкт-Петербурга и Ленинградской области средств для достижения этих целей недостаточно», – сообщила **пресс-служба** губернатора Петербурга Александра Беглова.

Санкт-Петербург и Ленинградская область – единая агломерация, вторая по численности населения в России. Ее транспортный комплекс – это крупнейшие морские порты, сети железных и автомобильных дорог, системы водного транспорта и воздушного сообщения. Агломерация обслуживает грузопотоки внутри страны и обеспечивает внешнюю торговлю, объясняют чиновники необходимость включения в БКАД.

Согласно протоколу заседания координационного совета, утвердить стратегию развития всего петербургского транспортного узла планируется до 20 ноября 2020 года.

Лимиты финансирования

В рамках **нацпроекта БКАД** Петербург запросил средства на период 2021–2024 годов для приведения дорог в нормативное состояние и снижения аварийности, сообщили в комитете по развитию транспортной инфраструктуры (КРТИ). Окончательное решение о финансировании до Петербурга пока не доведено, уточнили в ведомстве, отказавшись комментировать объем средств. Кроме этого, направлены предложения для включения Петербурга в новый федеральный проект «Мосты и путепроводы» (подпрограмма БКАД). Всего в него планируется включить 19 объектов дорожного хозяйства. Их общую сметную стоимость в ведомстве также не раскрыли. **В Минтрансе и аппарате вице-преьера Марата Хуснуллина не прокомментировали возможный уровень поддержки региона.** По данным издания, речь идет о более чем 150 млрд рублей в период до 2027 года.

Доля протяженности магистральной улично-дорожной сети, соответствующей нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационному состоянию, составляет около 64%, отмечают в ведомстве. «С учетом прогнозного ежегодного износа дорожного покрытия на 4% в год, необходимо выполнить ремонт дорожных покрытий общей площадью 24,51 млн кв. м в течение 2021–2024 годов. При существующем бюджетном финансировании ремонта дорог в Петербурге на уровне 5 млрд рублей в год к 2024 году доля протяженности дорог, находящихся в нормативном состоянии, сократится. Участвуя в национальном проекте, мы рассчитываем ежегодно привлекать дополнительные средства на ремонт дорог из федерального бюджета для достижения показателя протяженности нормативных дорог до 85% к 2024 году», – заявили в КРТИ.

Комитет на постоянной основе реализует мероприятия, направленные на устранение причин и условий совершения дорожно-транспортных происшествий, – это строительство и модернизация светофорных объектов, обустройство пешеходных переходов, нанесение дорожной разметки, установка искусственных неровностей и других технических средств организации дорожного движения. Впрочем, подчеркивают в ведомстве, на фоне

сложившейся сложной эпидемиологической ситуации финансирование по отдельным статьям в 2020–2021 годах было существенно сокращено.

Экспертное мнение

За последние десять лет доля дорог Петербурга, соответствующих нормативным требованиям, снизилась на 10% и сейчас составляет менее двух третей, подчеркивает заместитель председателя правления одного из первых в стране частных отраслевых банков Анатолий Вожов. Согласно исследованию Общероссийского народного фронта «Дорожная инспекция. Карта убитых дорог», жители Петербурга назвали плохими более 500 км дорог при общей протяженности более 3 тыс. км. Для сравнения эксперт приводит показатели Москвы, где плохими признаны 128 км дорог при общей протяженности 6 тыс. км. Если бы Петербург не был включен в **нацпроект**, учитывая текущие объемы финансирования, ожидать значительных изменений в состоянии трасс было бы сложно, заключает господин Вожов.

Показатель в 100% нормативности недостижим, потому что часть дорог вследствие естественного износа всегда требует ремонта, добавляет Владимир Швецов, генеральный директор компании, оказывающей услуги транспортного планирования. Адресной инвестиционной программой на 2020 год предусмотрено отремонтировать 144,2 км дорог, на 2021 год – 119,9 км. «Такие темпы ремонта – лишь сохранение статус-кво без надежды на улучшение», – соглашается он с предыдущим спикером.

Эксперт транспортного развития территорий Илья Резников считает, что по сравнению с большинством городов России состояние дорог в Петербурге можно назвать «неплохим». «По уровню аварийности и смертности на дорогах Северная столица находится в середине списка крупнейших городов РФ. Она имеет далеко не худший результат, но проигрывает Москве, Новосибирску или Екатеринбургу», – отмечает эксперт.

По числу ДТП с пострадавшими (333 на 100 тыс. автомобилей) Петербург находится на 48-м месте, уточняет господин Швецов. Однако по уровню смертности в ДТП, подчеркивает эксперт, город на Неве находится в тройке лидеров: 28 смертей на 1 тыс. пострадавших. Общее число ДТП в 2019 году, по данным ГИБДД, составило 6,6 тыс. случаев.

Снижение аварийности

К 2024 году количество смертей в результате дорожно-транспортных происшествий не должно превышать четырех на 100 тыс. человек, следует из целевых показателей **БКАД**. За последние годы на Невском проспекте случился ряд резонансных ДТП, которые стали основанием для обсуждения ограничений на передвижение автомобилей по главной магистрали города. Так, среди рассматриваемых сценариев – снижение скорости до 40 км/ч, установка специальных барьеров и разграничителей между проезжей частью и тротуаром. По словам собеседника издания в администрации Центрального района, по примеру финских городов на пешеходной части можно установить железные столбы, которые препятствовали бы заезду автомобилей на тротуар.

«Нужно наконец-то научиться отличать улицу от дороги. Функция дороги – пропуск транзита, а улица – это транспортно-коммуникационное пространство, у которого много функций, и транзит автомобилей не главная из них. Ненормально, когда главная прогулочная улица города является еще и транзитной магистралью. Это плохо сочетаемые функции, одну из них нужно сокращать. Например, выделять транзитному транспорту иные коридоры и снижать скорость на большинстве улиц», – высказывается господин Резников. По его мнению, изменить ситуацию также могут повышение размера штрафов, установка камер фиксации нарушений и просветительская работа с населением. В целом, подчеркивает специалист, город должен стимулировать жителей меньше пользоваться личным автотранспортом, который занимает слишком много места, в пользу общественного транспорта, а также обеспечивать комфорт передвижения пешком и на велосипеде.

Резонансные ДТП, которые произошли на Невском проспекте, не предотвратили бы ни штрафы, ни ограничения – только принципиальная невозможность превышения скорости с фатальными последствиями, уверен господин Швецов. «Широкий и прямой Невский проспект провоцирует на нарушения. Можно только фантазировать о превращении главной магистрали в мощный брусчаткой и засаженный деревьями бульвар с большим числом приподнятых пешеходных переходов, который превращается в пешеходную зону по выходным дням и праздникам», – рассуждает он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4539063>

ТАСС; 2020.22.10; ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА СОКРАТИЛА ПРОБКИ В СЕРГИЕВОМ ПОСАДЕ И КРАСНОГОРСКЕ

Сокращение интенсивности движения на участках пилотного внедрения интеллектуальной транспортной системы (ИТС) в Сергиевом Посаде и Красногорске составило до 20%. Об этом говорится в сообщении компаний «МВС Групп» и ГК «Урбантех», принимавших участие в установке ИТС.

«В рамках пилота в июле была запущена автоматизированная система управления дорожным движением (АСУДД), которая охватила 13 участков дорог общей протяженностью 65 км в Сергиевом Посаде и 7 участков (34 км) в Красногорске. По итогам первых месяцев пилота среднесуточное время в пути на этих участках сократилось на 9% и 11,9% при увеличении интенсивности движения на 19% и 13,1% соответственно. В пиковые часы сокращение времени в пути достигло 20%», – отмечается в сообщении компаний.

Внедрение ИТС, автоматизирующих процессы управления дорожным движением одна из задач, решаемых **нацпроектом «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Главная цель – автоматизация процессов управления дорожным движением, и как результат – повышение безопасности на дорогах.

«Данные, получаемые ИТС с периферийных устройств и внешних модулей, позволяют не только оценить и улучшить дорожную ситуацию, но и осуществлять транспортное планирование в регионе, в том числе и в части определения необходимого объема инвестиций в развитие дорожной инфраструктуры. Важно отметить, что проекты реализуются без капитальных затрат на перестройку существующей дорожной сети» – отметил в сообщении Евгений Соболев, генеральный директор «МВС Групп».

Система в режиме реального времени позволяет управлять дорожным движением, реагировать на ДТП и ЧС, управлять парковочным пространством, общественным транспортом, прогнозировать транспортную обстановку, администрировать транспортные правонарушения. По словам директора ГКУ «Центр безопасности дорожного движения московской области» Малика Серазетдинова, пилотный проект интеллектуальной транспортной системы, тестируемый в городских округах Красногорск и Сергиев Посад, может быть рекомендован для масштабирования на территории Московской области.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/intellektualnaa-transportnaa-sistema-sokratila-probki-v-sergievom-posade-i-krasnogorske>

ТАСС; 2020.22.10; ПОЧТИ 130 КМ СЕВЕРНОГО ШИРОТНОГО КОРИДОРА ОТРЕМОНТИРОВАЛИ В ХМАО

Власти Ханты-Мансийского автономного округа (ХМАО) отремонтировали и реконструировали более 129 километров дорог, являющихся частью Северного широтного коридора, с использованием новых технологий. Работы шли в ходе реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщается в четверг на сайте регионального правительства.

«Благодаря национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в Югре отремонтировано и реконструировано более 129 километров

региональных автомобильных дорог, являющихся частью Северного широтного коридора», – сказано в сообщении.

В частности, завершены работы на 29-километровом участке дороги поселение Талинка – город Советский и на 33-километровом участке дороги Ханты-Мансийск – Талинка. При этом, везде использовались новые технологии, например, устройство верхнего слоя из щебеночно-мастичного асфальтобетона с добавлением полимерно-битумных вяжущих. «Такое покрытие имеет высокую износостойкость, длительный срок эксплуатации и низкий показатель уровня шума при движении транспорта. Оно остается стабильным при механических воздействиях и характеризуется повышенным коэффициентом сцепления шин с поверхностью дороги», – уточняется в сообщении.

Северный широтный коридор – автомобильная дорога на северном Урале и в Западной Сибири, проходящая через Пермь, города Свердловской области и Ханты-Мансийского автономного округа и выходящая на Томск. Является частью федерального маршрута Северо-Запад – Сибирь. Общая протяженность трассы – более 2,5 тыс. км.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/pocti-130-km-severnogo-sirotnogo-koridora-otremontirovali-v-hmao>

ТАСС; 2020.22.10; В ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ ДОСРОЧНО ОТРЕМОНТИРОВАЛИ УЧАСТОК НАИБОЛЕЕ РАЗБИТОЙ ТРАССЫ

Капитальный ремонт участка автодороги Сокол – Харовск – Вожега в Волгоградской области, на состояние которой больше всего жаловались местные жители и водители транзитного транспорта, завершен. При этом вместо планируемых изначально 11,5 км отремонтировано 40 км, говорится в сообщении **пресс-службы** губернатора области.

«Эта дорога вызывала наибольшее количество замечаний у жителей этих районов и водителей транзитного транспорта. Она была разбита, ездить по ней было невозможно. В этом году мы отремонтировали участок длиной больше 40 км. Сегодня мы провели инструментальный замер по качеству выполненных работ, все пробы отобраны, они будут осмотрены в специальной лаборатории и будет выдано заключение о вводе этой дороги в эксплуатацию», – привела **пресс-служба** слова губернатора Олега Кувшинникова.

Ремонт дороги начали в прошлом году в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. В этом году был запланирован ремонт 11,5 км трассы, однако глава региона дал поручение отремонтировать в 2020 году весь участок автодороги до границ Сокольского и Харовского районов – 40 км.

В четверг состоялась инспекционная проверка по приему качества работ, за лабораторными испытаниями наблюдал глава региона. Была задействована сертифицированная комплексная дорожная лаборатория «Трасса», с помощью программно-измерительного комплекса которой проверяется ровность дороги. На спецавтомобиле установлены лазерные датчики, которые улавливают малейшую неровность и отклонение от нормы. «Мы проверяем ровность, жесткость, геометрические параметры и отслеживаем, чтобы не было дефектов покрытия. С основного лазерного датчика поступает сигнал, считывается расстояние между покрытием и кузовом автомобиля. При толчках и колебаниях кузова показания меняются, суммируются в средний показатель на стометровом участке и нормируются для каждой категории дороги», – объяснил директор «Дорстройпроект» Сергей Мельников. Также отобрали на пробу образцы асфальта, по которым определяют коэффициент уплотнения, прочность и качество.

В следующем году капитальный ремонт дороги продолжится, будут отремонтированы 90 км. На эти цели предусмотрено почти 1,5 млрд рублей из всех уровней бюджетов. Завершение работ запланировано на октябрь 2021 года, таким образом трасса будет отремонтирована полностью. Эта дорога протяженностью более 132 км соединяет три

района – Сокольский, Харовский и Вожегодский, включена в опорную дорожную сеть области.

Вологодская область занимает первое место по протяженности дорог в Северо-Западном федеральном округе и 17-е в России. Из 28 тыс. км вологодских дорог порядка 11 тыс. – регионального значения и еще 16,6 тыс. – муниципального.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-vologodskoj-oblasti-dosrocno-otremontirovali-ucastok-naibolee-razbitoj-trassy>

ТАСС; 2020.22.10; В КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ПОЛНОСТЬЮ ВЫПОЛНЕН ПЛАН ДОРОЖНЫХ РАБОТ 2020 ГОДА

Работы на дорожных объектах, включенных в план 2020 года по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, в Калининградской области завершены, сообщила в четверг **пресс-служба** регионального правительства.

«План работ по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** на этот год полностью выполнен. Успешной реализации проекта способствует заблаговременное заключение контрактов, чтобы дорожники могли начать сезон раньше обычного», – сказала министр развития инфраструктуры области Евгения Кукушкина, слова которой приводит **пресс-служба** по итогам выездного рабочего совещания на одном из дорожных объектов Калининграда.

По информации министра, в рамках **нацпроекта** в план 2020 года были включены двадцать дорог общей протяженностью более 117,8 км. С учетом опережающих темпов работ по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** из резервного фонда правительства РФ область получила 277 млн. Их планируется распределить на ремонт улицы Строительной в городе Гурьевск, а также завершение ремонта автомобильной дороги Калининград – Полесск.

Большой объем работ в этом году выполнен в областном центре, ремонт и реконструкция проведены на многих важных транспортных магистралях города. Всего в Калининграде за последние четыре года по дорожному **нацпроекту** отремонтировано 35 объектов. Объем финансирования составил 1,6 млрд рублей.

В планах регионального министерства развития инфраструктуры, в 2021 году за счет средств **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в муниципалитетах отремонтировать 7 дорожных объектов и 13 участков на областных дорогах.

В ведомстве идет активная подготовка к проведению конкурсных процедур по выбору подрядных организаций, которые будут ремонтировать дорожные объекты в следующем году.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-kaliningradskoj-oblasti-polnostu-vypolnen-plan-doroznyh-rabot-2020-goda>

ТАСС; 2020.22.10; В КБР ЗАВЕРШИЛИ РЕМОНТ ПОДЪЕЗДА ОТ ТРАССЫ «КАВКАЗ» К СЕЛЕНИЮ В БАКСАНСКОМ РАЙОНЕ

Подъезд от федеральной трассы «Кавказ» к селению Куба Баксанского района протяженностью 13 км отремонтирован в Кабардино-Балкарии (КБР) по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщили журналистам в четверг в **пресс-службе** министерства транспорта и дорожного хозяйства КБР.

«Приемочная комиссия прошла на самом крупном объекте ремонта текущего года. В Баксанском районе отремонтирована автодорога подъезд от автомагистрали «Кавказ» к селению Куба протяженностью 13 км, проходящая по центральной улице селения. На улице Ленина, где производились работы, размещены социально значимые объекты – образовательное и медицинское учреждения, администрация сельского поселения, спортивно-оздоровительный комплекс. Выполнены работы по устройству нового

двухслойного асфальтобетонного покрытия, устройству тротуаров, обустройству современных пешеходных переходов с импульсными автономными светофорами типа Т.7. и обустройству дороги», – говорится в сообщении.

Как отметил представитель регионального отделения ОНФ по КБР Анзор Тхамоков, выполненные работы повышают доступность главной магистрали (федеральной дороги «Кавказ») для жителей селения Куба. «Проще и комфортнее добраться до районного и республиканского центров, а если учитывать выполненный в 2019 году капитальный ремонт участка автомобильной дороги Куба – Псыхурей, примыкающей к отремонтированному в этом году подъезду от трассы «Кавказ», положительные изменения затронут жителей двух населенных пунктов Баксанского района», – считает эксперт.

Работы завершены с опережением графика, однако, это никак не повлияло на качество ремонта, заверили в ведомстве, добавив, что представителями Минтранса КБР и строительного контроля Заказчика на постоянной основе осуществлялся контроль качества используемых материалов и технологии производства работ.

<https://tass.ru/v-strane/9789339>

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-kabardino-balkarii-otremontirovali-avtomagistral-vedusuu-v-kubu>

ТАСС; 2020.22.10; В СЕВАСТОПОЛЕ РАЗРАБОТАЛИ ПРОГРАММУ РЕМОНТА ДОРОГ НА 2021 ГОД

На основании результатов экспертной и инструментальной диагностики состояния улично-дорожной сети, а также с учетом обращений граждан и глав муниципалитетов был составлен перечень из 15 объектов капитального ремонта и 57 объектов ремонта

Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Севастополя определил программу реализации регионального проекта «Дорожная сеть» и «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** на 2021 год. Об этом сообщается на официальном портале правительства Севастополя.

На основании результатов экспертной и инструментальной диагностики состояния улично-дорожной сети, а также с учетом обращений граждан и глав муниципалитетов был составлен перечень из 15 объектов капитального ремонта и 57 объектов ремонта. Кроме того, в нормативное состояние приведут дорожное покрытие на региональной сети дорог. В целом, общая протяженность объектов капитального ремонта и ремонта дорог в 2021 году составит порядка 90 км.

В рамках реализации **нацпроекта** в регионе планируют привести к нормативному состоянию более 85% городских и 50% пригородных дорог, а также уменьшить количество мест концентрации ДТП. С 2019 по 2024 год на финансирование проекта «Дорожная сеть» **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** направлено более 9 млрд рублей за счет средств из федерального и регионального бюджетов.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-sevastopole-razrabotali-programmu-remonta-dorog-na-2021-god>

<https://iz.ru/1077211/2020-10-22/okolo-90-km-dorog-otremontiruiut-v-sevastopole-v-2021-godu>

ТАСС; 2020.22.10; ОКОЛО 350 ТЫС. КВ. МЕТРОВ ДОРОГ ОТРЕМОНТИРУЮТ В НИЖНЕМ ТАГИЛЕ В СЛЕДУЮЩЕМ ГОДУ

Власти Нижнего Тагила планируют отремонтировать по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** около 350 тыс. кв. метров дорог на сумму более 600 млн рублей в следующем году, сообщили **пресс-службе** администрации города в четверг.

«В 2021 году на территории Нижнетагильской агломерации должно быть отремонтировано около 350 тыс. кв. метров дорожного полотна на общую сумму в районе 606 млн рублей. На восемь дорог уже разработаны проекты и отыгран конкурс <...> Объекты расположены на улицах Индустриальная, Монтажников, Карла Маркса, Калинина, Захарова, Энтузиастов, Валегин Бор (дорога к противотуберкулезному диспансеру № 3) и Серебрянском тракте», – говорится в сообщении.

Также рассматривается вариант проведения ремонтных работ на еще шести улицах – Кушвинская, Ильича, Ермака, Садоводов, Зеленостроевская и Декабристов. Глава Нижнего Тагила Владислав Пинает поручил готовиться к проведению конкурса по данным объектам, он может пройти в первой половине ноября.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/okolo-350-tys-kv-metrov-dorog-otremontiruut-v-niznem-tagile-v-sleduusem-godu>

ТАСС; 2020.22.10; ОПРОС ВЦИОМ ПОКАЗАЛ ВЫСОКУЮ ИНФОРМИРОВАННОСТЬ РОССИЯН О НАЦПРОЕКТАХ

Информированность россиян о национальных проектах составляет от 56% до 85%. При этом больше всего граждане знают о таких **нацпроектах** как «Здравоохранение» (85%), «Образование» (80%) и «Демография» (74%). В конце списка узнаваемых **нацпроектов** – «Безопасные и качественные дороги» (63%), «Цифровая экономика» (66%), «**Международная кооперация и экспорт**» (56%), сообщается на сайте Всероссийского центра изучения общественного мнения (ВЦИОМ).

В перечень наиболее важных для россиян национальных целей вошли «Сохранение населения, здоровье и благополучие людей» (92%), «Достойный, эффективный труд» (87%), «Комфортная и безопасная среда для жизни» (86%). Кроме того, сограждане оценили появление возможностей для самореализации и развития талантов, поддержку способностей и талантов у молодежи; поощрение занятий волонтерской деятельностью, увеличение доступности культурных мероприятий. Цифровую трансформацию и предпринимательство считают важными направлениями 60% и 59% россиян соответственно.

Также россияне считают, что в течение последнего года стало уделяться больше внимания реализации таких **нацпроектов** как «Цифровая экономика» (64%), «Безопасные и качественные дороги» и «Демография» (поддержка семей с детьми) (по 54%), «Жилье и городская среда» (51%). Замыкают перечень следующие сферы деятельности **нацпроектов**: «Демография» (поддержка старшего поколения) (25%) и «Малое и среднее предпринимательство» (24%).

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/opros-vciom-pokazal-vysokuu-informirovannost-rossian-o-nacproektah>

ТАСС; 2020.22.10; В ДФО СОЗДАЛИ ЕДИНЫЙ КОМПЛЕКС ПО ДОБЫЧЕ, ПЕРЕРАБОТКЕ И ТРАНСПОРТИРОВКЕ КОКСУЮЩИХСЯ УГЛЕЙ

Единый комплекс по добыче, переработке и транспортировке готовой продукции коксующихся углей создан на Дальнем Востоке с запуском первой очереди крупнейшей в России шахты «Инаглинская» и обогатительной фабрики «Инаглинская-2» в Нерюнгринском районе Якутии. В рамках рабочей поездки **вице-премьер** – полномочный представитель **президента России** в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) Юрий Трутнев в сопровождении главы Якутии Айсена Николаева ознакомился в четверг с производственными мощностями комплекса.

«Полпред Юрий Трутнев отметил, что с запуском крупнейшего угольного производства на Дальнем Востоке создан единый комплекс по добыче, переработке и транспортировке готовой продукции коксующихся углей в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Такого строительства в угледобывающей отрасли современной России еще не было.

Реализация крупнейшего инвестиционного проекта является примером успешной совместной работы государства и бизнеса. Он отметил, что такие масштабные проекты, влияющие на социально-экономическое развитие региона, обязательно должны поддерживаться», – сообщили в **пресс-службе** правительства Якутии.

Отмечается, с началом реализации проекта Нерюнгринский район «получил второе дыхание, здесь создаются новые рабочие места, строятся социальные объекты и жилые дома».

Горно-обогатительный комплекс «Инаглинский» ведет отработку запасов Чульмаканского и Верхне-Талуминского месторождений. Общий объем инвестиций – более 72 млрд рублей, при этом будет создано более 4 тыс. рабочих мест. К настоящему времени уже создано более 2,5 тыс. рабочих мест, объем вложенных инвестиций составляет 20 млрд рублей.

Строительство обогатительной фабрики «Инаглинская-2» и шахты «Инаглинская» на территории опережающего развития «Южная Якутия» осуществлялось при поддержке Минвостокразвития РФ, Корпорации развития Дальнего Востока и Фонда развития Дальнего Востока и Арктики. Инвестиции фонда в размере 4 млрд рублей на начальной стадии реализации проекта помогли инициатору проекта привлечь дополнительное банковское финансирование. Шахта «Инаглинская» станет самой крупной шахтой на Дальнем Востоке и в России. Реализация проекта осуществляется в две очереди с поэтапным увеличением добываемых мощностей до 12 млн тонн в год.

<https://tass.ru/ekonomika/9785443>

ТАСС; 2020.22.10; КАБМИН УТВЕРДИЛ ПЛАН ПО РАЗВИТИЮ ВОДОРОДНОЙ ЭНЕРГЕТИКИ ДО 2024 ГОДА

Правительство РФ утвердило план мероприятий по развитию водородной энергетики России до 2024 года – первоочередных мер по формированию и развитию этой отрасли в стране. Об этом ТАСС сообщили два источника в правительстве.

План развития водородной энергетики до 2024 года предусматривает создание органов управления и координации, разработку концепции развития водородной энергетики.

Мероприятия в рамках поддержки развития водородной энергетики в РФ до 2024 года включают в себя разработку мер по государственной поддержке развития водородной энергетики, в том числе такие, как подготовка предложений по внесению изменений в соответствующие государственные программы в части стимулирования использования водородных технологий в различных секторах экономики, разработку мер поддержки по реализации приоритетных пилотных проектов в области производства энергетического водорода, в том числе и по созданию опытно-промышленных установок, разработку мер государственной поддержки экспорта энергетического водорода. Планом также предусматриваются создание кластеров и полигонов в целях апробации и комплексного внедрения технологий водородной энергетики и разработка порядка отбора приоритетных пилотных проектов в области водородной энергетики.

Директор департамента государственной энергетической политики Минэнерго России Алексей Кулапин говорил, что документ разрабатывался в соответствии с поручением заместителя **председателя правительства РФ** Юрия Борисова в тесной кооперации с коллегами из Минэкономразвития, Минпромторга, Минобрнауки, **Минтранса**, рядом заинтересованных организаций и таких компаний, как «Газпром», «Новатэк» и госкорпорация «Росатом».

<https://tass.ru/ekonomika/9789905>

ИНТЕРФАКС; 2020.22.10; ПУНКТЫ ПРОПУСКА НА ГРАНИЦЕ РФ И КНР В ПРИМОРЬЕ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ НЕ СМОГУТ ПЕРЕЙТИ НА КРУГЛОСУТОЧНЫЙ РЕЖИМ РАБОТЫ – РУКОВОДИТЕЛЬ ДВТУ

Пандемия коронавируса и недостаточное обустройство **пунктов пропуска** на границе РФ и Китая в Приморье не позволяют в ближайшее время перевести эти пункты на круглосуточный режим работы, сообщил исполняющий обязанности начальника Дальневосточного таможенного управления Сергей Панкратов.

«Круглосуточно, к сожалению, не получается. Исходя из имеющихся возможностей, имеющейся штатной численности мы пытаемся перейти на круглосуточную работу. В многостороннем автомобильном **пункте пропуска** Забайкальск, крупнейшем **пункте пропуска** Забайкальского края, это уже сделано. У нас (в Приморье – ИФ) пока нет. Сдерживает нас в том числе пандемия», – сказал Панкратов в четверг на пресс-конференции во Владивостоке.

Он добавил, что принимаются меры по продлению режима работы **пунктов пропуска**. Так, в **пункте пропуска** Краскино оформление проводится 12 часов в сутки, а не восемь, **пункт пропуска** работает семь дней в неделю, а не шесть.

«Перейти в ближайшее время на круглосуточный режим в силу обустройства, к сожалению, мы не сможем», – добавил он.

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

В конце сентября на третьем заседании российско-китайской комиссии по сотрудничеству и развитию Дальнего Востока и Байкальского региона РФ и Северо-Востока КНР 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.

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.

ГУДОК; 2020.21.10; В КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ НАЧАЛИСЬ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ ПО «ЕДИНОМУ» БИЛЕТУ; ВОЗМОЖНОСТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ БИЛЕТА «ПОЕЗД+АВТОБУС» ОБЛЕГЧИТ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ И СОКРАТИТ ВРЕМЯ В ПУТИ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ

Сегодня стартовали продажи «единых» билетов и перевозки пассажиров в города Калининградской области. Таким образом, опыт мультимодальных пассажирских перевозок распространён ещё на один регион, сообщает **пресс-служба Министерства транспорта РФ**. Эта работа проводится АНО «Единая транспортная дирекция» для обеспечения роста мобильности населения, улучшения транспортной доступности населенных пунктов, в том числе зон туристического притяжения, а также повышения качества транспортных услуг.

АНО «ЕТД» и руководством Калининградской области подписано соглашение, в рамках которого система «единого» билета «поезд+автобус» внедрена в сообщении между Калининградом и поселками Янтарный, Морское, а также Светлогорском. Это облегчит логистические процессы и сократит время в пути для пассажиров.

Расписание поездов и автобусов синхронизировано согласно времени их отправления и прибытия. Оформить «единый» билет можно одной покупкой в железнодорожных кассах любого города или на сайте ОАО «РЖД». Далее пассажир может доехать из любого

города Российской Федерации до населенных пунктов Калининградской области с пересадкой на автовокзале Калининграда.

Напомним, несмотря на все сложности, связанные с ограничительными мерами из-за распространения коронавирусной инфекции, в 2020 году организованы мультимодальные перевозки пассажиров по «единому» билету в города Крыма и Абхазии с использованием воздушного, железнодорожного и автомобильного транспорта.

<https://gudok.ru/news/?ID=1539637>

На ту же тему:

<https://www.interfax-russia.ru/northwest/news/kzhd-svyazhet-goroda-kaliningradskoy-oblasti-multimodalnymi-marshrutami>

<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/novye-multimodalnye-marshruty-svyazali-naselennye-punkty-kaliningradskoy-oblasti>

<https://tr.ru/news/3729-poezd-avtobus-teper-i-v-kaliningradskoy-oblasti>

<https://klops.ru/articles/2020-10-21/222134-s-poezda-na-avtobus-v-oblasti-nachal-deystvovat-pervyy-peresadochnyy-bilet>

<https://glas.ru/society/62014-bilet-poezd-pljus-avtobus-nachal-dejstvovat-v-kaliningrade.html>

<https://ruwest.ru/news/106088/>

<https://kaliningrad.sm.news/v-kaliningrade-passazhiry-poezdov-mogut-peresest-na-avtobusy-po-edinomu-biletu-91091/>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ТАТЬЯНА ЗАМАХИНА; 2020.22.10; СИЛУАНОВ ПОДДЕРЖАЛ ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО ОБНОВЛЕНИЮ ПАРКА ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

Председатель Госдумы Вячеслав Володин предложил в случае получения дополнительных доходов бюджета направить их на обновление парка общественного транспорта в регионах. С такой инициативой он выступил на заседании фракции «Единая Россия» с участием главы Минфина Антона Силуанова, где рассматривался проект нового бюджета на три года.

– Речь идет о модернизации городского общественного транспорта, – объяснил глава нижней палаты. – Вы видите, в каком состоянии, особенно в регионах-реципиентах, а у нас таких большинство, подвижной состав.

По его словам, регионы сами не в состоянии решить эту проблему. Не сможет это сделать, по оценке спикера, и программа **Минтранса**, которая рассчитана на ограниченное количество транспортных средств.

– Давайте в постановлении, которое будем принимать при рассмотрении бюджета, обозначим, что в случае получения дополнительных доходов правильно было бы часть направить на обновление подвижного состава, – предложил Вячеслав Володин. Он отметил, что это также создаст новые рабочие места.

Антон Силуанов поддержал предложение председателя ГД: по его словам, такое решение будет полезно не только граждан, но и для развития промышленности.

<https://rg.ru/2020/10/22/siluanov-podderzhal-predlozhenie-po-obnovleniiu-parka-obshchestvennogo-transporta.html>

На ту же тему:

<https://www.pnp.ru/politics/volodin-predlozhit-obnovit-obshhestvennyy-transport-v-regionakh-za-schyot-dopdokhodov-byudzheta.html>

<https://regnum.ru/news/3096299.html>

<http://duma.gov.ru/news/49806/>

<https://dumatv.ru/news/spiker-gd-predlozhit-napravit-dopdohodi-na-obnovlenie-transportnogo-parka-v-regionah>

АВТОВЗГЛЯД; 2020.22.10; ВОДИТЕЛИ МАССОВО ОТКАЗЫВАЮТСЯ ПЕРЕСЕСТЬ НА АВТОБУСЫ ДАЖЕ ЗА БЕСПЛАТНО

Любая инициатива властей смотрится гладко и стройно ровно до тех пор, пока не сталкивается с реальным отношением людей к продукту мозговой деятельности чиновников. Портал «АвтоВзгляд» поинтересовался мнением водителей об идее сделать весь общественный транспорт бесплатным.

Портал «АвтоВзгляд» подвел итоги опроса читателей на тему, подсказанную инициативой **Минтранса**, разработавшего собственный «Проект транспортной стратегии России на период до 2035 года».

Напомним, что в части, касающейся автомобильного транспорта, сей примечательный документ видит в качестве задачи ближайшего будущего сделать вообще весь наземный общественный транспорт в стране полностью бесплатным. Но финансировать это удовольствие предлагается за счет введения платы за проезд машин (включая легковушки) по всем без исключения дорогам страны. Сначала, с 2025-го года с автовладельцев начнут брать деньги за проезд по всем трассам регионального значения. А с 2035-го им придется раскошелиться за любое движение машины вообще. Минтрансовская стратегия утверждает, что меры, предлагаемые в ней, нужны «для стимулирования использования транспорта общего пользования и сокращения пользования личным транспортом в крупных городах».

Параллельно «стратегия» предполагает понуждать население ездить на велосипедах и самокатах. В связи с этим, «АвтоВзгляд» решил выяснить мнение самих автомобилистов-посетителей нашего портала касательно идеи покинуть индивидуальный уют салона личной машины, перебравшись в «колхоз» бесплатного общественного автобуса.

Для чистоты эксперимента мы решили оставить за скобками перспективу введения тотальной платы за любую поездку на машине и задали читателям следующий вопрос: «Пересядете ли вы на общественный транспорт, если он станет бесплатным?»

На него откликнулось, в общей сложности 4121 посетитель портала «АвтоВзгляд», что почти втрое больше, чем считает достаточным для своих опросов тот же ВЦИОМ. Граждан, готовых дисциплинированно продать личную машину и пересест в бесплатный общественный транспорт набралось довольно много – 31% или 1298 человек.

Однако большая часть наших респондентов все-таки более рассудительна: 41% опрошенных (1700) готовы пользоваться бесплатным общественным транспортом, но только с оговоркой, что появится больше маршрутов, и в нем не будет толкучки. Не понятно только, на какие, пардон, шиши это условие в принципе может быть соблюдено. Ведь если большинство автомобилистов, все-таки пересядут на автобусы, кто будет спонсировать транспортный «коммунизм»? Видимо, его оплатит немаленькая толпа несгибаемых автомобильных фанатов.

Так, 27% участников нашего социологического исследования (1123 граждан) ответили, что не пересядут на общественный транспорт ни при каких обстоятельствах. Таким образом, можно предсказать, что большая часть – 68% от более, чем 50-миллионной армии автомобилистов, – скорее всего, так и не засунут себя в бесплатные автобусы.

<https://www.avtovzglyad.ru/obshestvo/socium/2020-10-22-voditeli-massovo-otkazyvajutsja-peresest-na-avtobusy-dazhe-za-besplatno/>

ТАСС; 2020.22.10; АРХАНГЕЛЬСКИЙ УЧАСТОК ДОРОГИ ЧЕКШИНО – КУРАТОВО СТАНЕТ ФЕДЕРАЛЬНЫМ В 2021 ГОДУ

Участок дороги Чекшино – Тотьма – Котлас – Куратово, проходящий по Архангельской области, перейдет в федеральную собственность в 2021 году, говорится в распространенном в четверг сообщении **пресс-службы** администрации региона.

«Правительство Архангельской области в следующем году передаст в федеральную собственность автомобильную дорогу Чекшино – Тотьма – Котлас – Куратово,

проходящую по территории Котласского и Вилегодского районов. Соответствующее постановление принято на заседании регионального правительства», – говорится в сообщении.

Трасса проходит по Архангельской и Вологодской областям и Республике Коми. Ее общая протяженность – 663,9 км. Эта автодорога впервые выделена как единый объект и составлена из участков ряда региональных дорог. Отрезок длиной 188,8 км на территории Архангельской области образован из одиннадцати перегонов, которые ранее были частями других дорог.

Подготовка документов велась в течение двух лет. Объект войдет в опорную федеральную сеть автомобильных дорог, это позволит привести трассу в нормативное состояние.

<https://tass.ru/v-strane/9786369>

ТАСС; 2020.22.10; В СУРГУТЕ НАКАЗАЛИ ТРАНСПОРТНЫЕ КОМПАНИИ ЗА ВЫСАЖИВАНИЕ ДЕТЕЙ БЕЗ МАСОК ИЗ АВТОБУСОВ

Власти Сургута, крупнейшего по численности населения города Ханты-Мансийского автономного округа, применили меры дисциплинарного характера к руководителям транспортных компаний за высаживание из автобусов детей без масок. Произошло как минимум три подобных случая с детьми, сообщил в четверг в своем аккаунте в социальной сети «ВКонтакте» глава Сургута Вадим Шувалов.

«В нашем городе произошла серия вопиющих инцидентов: детей без масок высаживали из городского транспорта. Известно, как минимум о трех случаях. Я считаю такую практику неприемлемой. Ребенок в любом случае должен доехать домой или в школу, и выгонять его на холод нельзя ни при какой ситуации», – написал он.

По его словам, заместитель главы города Николай Кривцов провел совещание с руководителями транспортных компаний. «К виновным применены меры дисциплинарного характера. С персоналом провели разъяснительную работу: если в автобусе едет ребенок без маски, его нужно мягко пожурить и выдать ему средства индивидуальной защиты – автобусы снабдят ими дополнительно», – отметил Шувалов.

Он добавил, что в салонах общественного транспорта есть антисептики. Водители и кондукторы работают в масках. При этом власти будут регулярно проводить рейды в городских автобусах для проверки соблюдения мер безопасности.

Рост заболеваемости в Югре был зафиксирован с 17 сентября, когда было зарегистрировано 76 случаев заражения коронавирусом за сутки. После этого ежедневно в регионе фиксировалось все большее число инфицированных.

Режим обязательной самоизоляции в Югре действовал с 31 марта, последний раз был продлен до 1 ноября, но только для пожилых, беременных и людей с хроническими заболеваниями. С 1 сентября регион перешел к третьему этапу снятия ограничений в условиях пандемии. По данным регионального оперативного штаба, в Югре на 22 октября зарегистрировано 26 516 случаев заражения коронавирусной инфекцией, 219 человек умерли, 23 104 пациента выздоровели. Регион занимает седьмое место в России по общему числу случаев заражения коронавирусом.

<https://tass.ru/ural-news/9786821>

РИА НОВОСТИ; 2020.22.10; НАЗВАНЫ ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ДЛЯ РАЗВИТИЯ АВТОТУРИЗМА В РОССИИ

Туристы, путешествующие по России на автомобилях, рассказали, что препятствует такому виду отдыха, сообщает Аналитический центр НАФИ.

Специалисты компании провели исследование среди 1600 человек в 53 регионах. Оказалось, что две трети (63 процента) респондентов в последние три года ездили на отдых на машине.

Большинство из них – 81 процент – отметили низкое качество дорог. Им пришлось регулярно объезжать неровности, трещины, ямы, выбираться из колеи. Две трети – 66 процентов – указали на отсутствие или плохое освещение трасс. Более 50 процентов – недовольны низкой разрешенной скоростью передвижения, обеспокоены безопасностью дорог из-за отсутствия барьерных и сигнальных ограждений, разметки.

Хуже других качество дорожного полотна оценили молодые путешественники 18-34 лет: среди них 85 процентов отметили плохое покрытие. Также максимально критично высказались жители Дальнего Востока: они активнее других ездили по стране, и у 97 процентов осталось негативное впечатление от трасс.

Еще одна серьезная проблема, о которой говорили автотуристы, – «рваный» скоростной режим, то есть невозможность ехать с постоянной скоростью. Три четверти путешествовавших (75 процентов) отметили постоянно идущие ремонтные работы, которые заметно затрудняют движение, а более половины (58 процентов) указывают на множество меняющихся знаков ограничения скорости. Большое количество светофоров и наземных переходов отметили 31 и 23 процента путешественников соответственно.

Инфраструктура вдоль трасс – отдельная «боль» автотуристов. На недостаток гостиниц и автозаправок вдоль дорог пожаловались 37 и 28 процентов респондентов соответственно. И более половины – 59 процентов – отметили высокую стоимость проживания в придорожных отелях.

На многих участках пути – низкое качество или полное отсутствие мобильной связи и интернета, сообщили 72 процента опрошенных.

<https://ria.ru/20201022/avtoturizm-1580980804.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.22.10; ПРОДАЖИ ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЙ И СПЕЦТЕХНИКИ В РОССИИ ВЫРОСЛИ НА 0,8%

Продажи дорожно-строительной и специальной техники в России в третьем квартале выросли на 0,8% в годовом выражении и составили 3442 единицы, но за девять месяцев продажи снизились – на 2,4%, до 8931 штуки, следует из сообщения Ассоциации европейского бизнеса.

«Динамика рынка в третьем квартале превзошла наши ожидания. Видеть хоть небольшой, но рост во время пандемии – таким результатам сегодня могут позавидовать многие отрасли. Этому во многом способствовал пик дорожно-строительного сезона, снятие пандемических ограничений в строительной отрасли, а также отложенный спрос, накопившийся во время простоя в нерабочие дни. Однако расслабляться еще рано», – комментирует результаты глава комитета производителей дорожно-строительной и спецтехники АЕБ, гендиректор Volvo CE Russia Андрей Комов.

«У нас, к сожалению, нет ни одного положительного фактора, на базе которого можно было бы построить позитивный прогноз на следующий квартал или два. Приход «второй волны», дальнейшее ослабление рубля, очередные слухи о планах повышения утильсбора Минпромторгом и прочие негативные факторы, включая геополитические – с такими ингредиентами сложно составить прогноз на дальнейший рост», – сокрушается он.

Продажи экскаваторов-погрузчиков снизились в третьем квартале на 10% в годовом выражении до 887 штук, гусеничных экскаваторов – выросли на 5%, до 1168 штук, погрузчиков с бортовым поворотом выросли на 11%, до 338 единиц, рост продаж колесных погрузчиков составил 35%, до 360 штук, гусеничных тракторов – на 6%, до 293 штук, самоходных грейдеров – на 2%, до 172 единиц, следует из статистики АЕБ.

Продажи колесных экскаваторов просели на 25%, до 155 штук, сочлененных самосвалов – на 20%, до 43 единиц, самосвалов с жесткой рамой – на 35%, до 26 штук, подсчитали в АЕБ.

Лидерами по закупкам дорожно-строительной и спецтехники за девять месяцев 2020 года стали Дальневосточный округ (15%), Москва, Приволжский федеральный округ (по 14%),

Уральский и Сибирский округа (по 12%), а также Центральный округ не включая Москву (10%).

<https://realty.ria.ru/20201022/spetstekhnika-1580953198.html>

ТАСС; 2020.23.10; ПРЕДПРИЯТИЕ РОСКОСМОСА ПЛАНИРУЕТ УВЕЛИЧИТЬ СРОК ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАМВАЕВ ДО 20 ЛЕТ

Усть-Катавский вагоностроительный завод (УКВЗ, входит в Роскосмос) обсуждает увеличение срока эксплуатации трамваев на четыре года за счет новых материалов. Об этом сообщил ТАСС заместитель главного конструктора по гражданской продукции опытно-конструкторского отдела УКВЗ Константин Коломиец.

«Сейчас идет обсуждение увеличения срока службы до 20 лет», – отметил Коломиец.

По словам замглавного конструктора, отчасти это будет сделано за счет новых материалов, отчасти – за счет новых технологий. По факту в зависимости от условий эксплуатации вагоны уже могут служить до 30-40 лет, добавил Коломиец.

Усть-Катавский вагоностроительный завод способен производить трамвайные вагоны с различной шириной колеи и различными системами управления тягового электрооборудования, запасные части и сервисное оборудование. УКВЗ ранее являлся филиалом Центра им. М. В. Хруничева. 3 февраля он был окончательно выведен из его состава.

<https://tass.ru/ekonomika/9795187>

ТАСС; 2020.22.10; С 26 ОКТЯБРЯ ПЕТЕРБУРЖЦЕВ БЕЗ МАСОК ПЕРЕСТАНУТ ПУСКАТЬ В ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ

Власти Санкт-Петербурга разрешили сотрудникам транспортных предприятий отказывать в проезде на общественном транспорте и такси пассажирам без масок. Правило начнет действовать с 26 октября, сообщили в четверг в **пресс-службе** администрации губернатора города.

«С 26 октября пассажирам общественного транспорта без гигиенических масок и перчаток может быть отказано в перевозке, то же правило распространяется и на такси», – говорится в сообщении.

Водители, кондукторы наземного транспорта и таксисты также обязаны использовать средства индивидуальной защиты при исполнении служебных обязанностей. Водители, находящиеся в автомобиле без пассажиров, могут ехать без масок, но при условии, что салон машины будет продезинфицирован.

В **пресс-службе** добавили, что с 26 октября в городе увеличится число проводимых рейдов для выявления нарушителей масочного режима. Проверки будут проводиться и в работе служб такси.

Как рассказали в городском комитете по транспорту, на сегодняшний день общий пассажиропоток уменьшился на 0,7% в сравнении с прошлой неделей и на 23% по сравнению с показателем аналогичного периода прошлого года.

<https://tass.ru/v-strane/9783697>

РАДИО 1; КАМИЛА КАМАЕВА, ВЛАДИМИР ВАХРУШЕВ, ТЕМИР ГАДЖИЕВ; 2020.22.10; КАК В ПОДМОСКОВЬЕ ОРГАНИЗОВАНА БОРЬБА С ТРАНЗИТОМ ГРУЗОВИКОВ ЧЕРЕЗ ГОРОДА?

В Московской области объявили войну грузовикам, транзитом проезжающим через города: большегрузный транспорт портит экологию, местные дороги и усложняет трафик. Для борьбы с нарушителями, сворачивающими на местные трассы, чтобы за «Платон», будут использоваться дорожные камеры. Технологию объяснил в эфире «Радио 1» эксперт по системам фотовидеофиксации нарушений Григорий Шухман.

«Система, которую ввели в городах области, работает по принципу контроля средней скорости. То есть учитывается время проезда грузовика между двумя пропускными пунктами. Если оно сопоставимо с проездом без остановки, то считается, что грузовик проехал транзитом», – сказал Шухман.

Он добавил, что при такой системе возникает риск, что грузовики начнут «делать привалы» в городах, чтобы растянуть время проезда через пункт контроля. Однако в региональном Минтрансе пообещали учесть эту вероятность.

«В Минтрансе области уже сказали, что если будет видно, что грузовики, не обслуживая какое-то предприятие, просто притормаживают в какой-то зоне, то контрольное время, отведённое на проезд, будет увеличено. И такая потеря времени станет невыгодной», – пояснил Шухман.

Пользу от нововведения жители области смогут почувствовать в ближайшие годы, уверен эксперт региональной тематической площадки ОНФ «Безопасные и качественные автомобильные дороги в Московской области» Андрей Цэрнэ.

«Это очень адекватный и соответствующий запросу ответ. Сегодня в области 1200 камер фотовидеофиксации, они показали свою большую эффективность в плане предотвращения тяжких ДТП. И благодаря этим камерам Московская область готова к борьбе с недобросовестными водителями. За месяц-два-три всё систематизируется. А за год-два водители и хозяева большегрузов придут к порядку – через штрафы, через неотвратимость наказания», – подчеркнул Цэрнэ в эфире «Радио 1».

Он добавил, что в регионе также планируют активизировать борьбу с транспортом, нарушающим нормы по весу. Для этого на трассах Подмосковья будут устанавливаться точки весового контроля.

<https://radio1.news/article/kak-v-podmoskove-organizovana-borba-s-tranzitom-gruzovikov-cherez-goroda-50652>

КОММЕРСАНТЪ НОВОСИБИРСК; 2020.22.10; АНДРЕЙ ТРАВНИКОВ ОТКРЫЛ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ; В НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ ПОЭТАПНО ОБНОВЛЯЮТ ВОКЗАЛЬНЫЕ КОМПЛЕКСЫ

В Новосибирской области после реконструкции открыли два железнодорожных вокзала – на станциях Татарская и Чаны. Старт работе обновленных вокзальных комплексов дал губернатор Андрей Травников.

«Сегодня запускаем в эксплуатацию еще два вокзала, в том числе этот замечательный и с архитектурной точки зрения, и с точки зрения комплексного подхода вокзал и привокзальную площадь станции Татарская. Хочу отметить, что комфортные условия получают не только жители Татарского района, но сразу нескольких районов Новосибирской области, которые будут пользоваться возможностями железнодорожного вокзала и автостанции», – отметил он.

На станции Татарская были реконструированы системы отопления, электрики, канализации и др. В здании провели внутреннюю и наружную отделку, отремонтировали кровлю и чердачные помещения. Все зоны созданы с учетом потребностей маломобильных пассажиров, для которых смонтирован лифт, обустроены комната длительного отдыха, пандусы на входах и т.д.

На привокзальной площади благоустройство провели подразделения ОАО «РЖД». Здесь, помимо прочего, уложена тротуарная плитка, восстановлена ливневая канализация, установлен мемориал «Паровоз».

В свою очередь, в Чанах в ходе реконструкции площадь вокзала увеличена почти на 600 кв. м. Усовершенствована система обслуживания пассажиров вокзального комплекса в связи с открытием кассы автовокзала на первом этаже, где установлены электронные терминалы для приобретения и распечатки билетов.

Андрей Травников отметил важность сохранения традиции сотрудничества между регионом и железной дорогой. В этом году в результате совместных усилий было завершено строительство в Новосибирске волейбольного центра «Локомотив». Начали работу после реконструкции вокзальные комплексы и станции Сокур и Убинская.

«Российские железные дороги, наша магистраль, последовательно идут по пути создания комфортной среды для наших замечательных пассажиров – это и вокзальные комплексы, и привокзальные площади, и подвижной состав», – подчеркнул, в свою очередь, начальник Западно-Сибирской железной дороги Александр Грицай.

13 января 2020 года ОАО «РЖД», правительство Новосибирской области и мэрия Новосибирска подписали Соглашение о взаимодействии и сотрудничестве на 2020–2025 годы. В этом году компания планирует направить на развитие железнодорожной инфраструктуры, технологии и техники в регионе 11,5 млрд руб. В следующем году намечено завершить реконструкцию железнодорожного вокзала Бердска – второго по численности населения города области.

<https://www.kommersant.ru/doc/4540944>

ИНТЕРФАКС; 2020.22.10; РЖД ВИДЯТ 2021 Г. «ГОДОМ ДОСТАТОЧНО СЕРЬЕЗНОГО РОСТА» ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК – ГЕНДИРЕКТОР

Менеджмент ОАО «Российские железные дороги» оптимистично смотрит на 2021 г. в плане объемов грузовых перевозок.

«Для себя мы видим следующий год уже годом достаточно серьезного роста. Не восстановления, а роста. То есть сейчас мы восстанавливаемся и в следующем году должны показать рост», – заявил генеральный директор «Российских железных дорог» Олег Белозеров в ходе онлайн-форума «PRO//движение.1520» в четверг.

«Изменится экономика. Мы для себя видим потенциал, трансформируется объем работы», – добавил он, отметив, что на фоне снижения погрузки, например, угля или углеводородов, увеличивается транспортировка контейнеров. «У нас рост (по ним – ИФ) 18%, по некоторым направлениям транзит (показывает рост – ИФ) 25%. Считаю, что следующий год (имеет – ИФ) потенциал очень серьезного роста», – сказал топ-менеджер. Полное восстановление объемов грузоперевозок, по его мнению, произойдет в I полугодии 2021 г.

Белозеров напомнил, что в октябре динамика перевозок вышла в область положительных значений, «в зеленую зону». По итогам 15 дней октября 2020 г. погрузка была на 0,3% выше, чем в том же периоде 2019 г. (3,545 млн тонн в среднем в сутки – при плане 3,5 млн тонн или -0,9%), сообщил ранее «Интерфаксу» источник, знакомый с деятельностью компании и подтверждал «Коммерсанту» в РЖД.

Причем в некоторые дни показатель был выше уровня 3,59 млн тонн (+1,6%), добавлял собеседник агентства. В то же время, в сентябре снижение погрузки составило 0,7%. «Мы видим, что этот тренд для нас устойчивый. Считаю, что до конца года некоторые параметры по сравнению с прошлым годом будут превышены», – заявил Белозеров на форуме в четверг.

В конце августа первый замглавы РЖД Вадим Михайлов заявлял, что компания ожидает выхода месячной динамики на уровень 2019 г. к концу 2020 г. «А уже превышение пойдет с 2021 г., если (не будет форс-мажоров – ИФ)», – отмечал топ-менеджер. В материалах «Российских железных дорог» ранее отмечалось, что в 2021 г. компания ожидает роста погрузки на 2,6%, в 2020 г. – снижения на 3,5% (возможно меньше, говорил Белозеров) при ранее представлявшихся прогнозах в «минус 5%».

ИНТЕРФАКС; 2020.22.10; РЖД И ВЛАДЕЛЕЦ ТРАНСКОНТЕЙНЕРА ПЛАНИРУЮТ НАРАЩИВАТЬ КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

«Российские железные дороги» и группа «Дело» заключили соглашение о сотрудничестве при организации железнодорожных контейнерных перевозок, сообщил корреспондент «Интерфакса».

Документ был подписан в ходе международного транспортно-логистического форума «PRO//движение 1520». Он направлен на развитие этого сегмента рынка и «обеспечение глобальной конкурентоспособности российской транспортной системы».

Стороны намерены прикладывать усилия по наращиванию перевозок, в том числе транзитных, во взаимодействии с морскими линиями, государственными органами, железнодорожными администрациями приграничных и транзитных стран, портами.

Предполагается совершенствовать комплексное обслуживание грузоотправителей, повышать качество доставки контейнеров, а также обеспечивать опережающее развитие инфраструктуры, цифровизацию технологических процессов с интеграцией информационных систем, расширять взаимодействия на внешних рынках.

Кроме того, соглашение предусматривает совместную работу в сфере железнодорожных перевозок специализированных контейнеров (включая танк-контейнеры, термос-контейнеры, рефрижераторные контейнеры, контейнеры-зерновозы) и участие в разработке современных видов подвижного состава (в частности – фитинговых платформ и конрейлерных вагонов).

Планируется оптимизация технологического и информационного взаимодействия участников перевозок, в том числе на стыке «море – порт – железная дорога» и при таможенном оформлении, а также совершенствование тарифного и нормативного регулирования.

Соглашение носит открытый характер: в дальнейшем к нему могут присоединиться другие организации, занимающиеся контейнерными перевозками.

«Дело» в 2020 г. консолидировало 100% акций крупнейшего в РФ железнодорожного контейнерного оператора – ПАО «Трансконтейнер» (МОЕХ: TRCN) – до этого купив его контрольный пакет у РЖД по итогам соответствующего аукциона. Также в состав группы входят стивидорные активы в морском порту Новороссийск, ей принадлежат 30,75% акций Global Ports с контейнерными терминалами на Балтике и Дальнем Востоке. Холдингом владеют Сергей Шишкарев (70%) и «Росатом» (30%).

ИНТЕРФАКС; 2020.22.10; РЖД ЗА ВЫПУСК «ЗЕЛЕННЫХ» БОНДОВ ДЛЯ РЕФИНАНСИРОВАНИЯ РЕАЛИЗОВАННЫХ ПРОЕКТОВ

ОАО «Российские железные дороги» хотело бы направлять средства от размещения «зеленых» облигаций не только для привлечения денег под новые проекты, но и для рефинансирования текущих обязательств по экологическим программам.

«Нам кажется имеет смысл двигаться в сторону некоторого ослабления регулирования. Например, сейчас по российским стандартам нельзя выпустить «зеленые» облигации и направить их на цели рефинансирования. На международном рынке это допускается», – заявила начальник департамента корпоративных финансов РЖД Татьяна Орлова в ходе онлайн-форума «PRO//движение.1520» в четверг.

«По сути, многие компании – и «Российские железные дороги» в том числе – уже достаточно длительное время инвестируют в «зеленые проекты». РЖД одни из первых одобрили экологическую стратегию, и в принципе наши инвестиции в этом направлении происходят постоянно. Возможность направления средств, например, на проекты, которые были финансированы не позднее чем за 3 года (до нынешнего времени – ИФ), мне кажется, могла бы очень поддержать в том числе и других российских заемщиков, чтобы провести такие размещения», – добавила она.

Кроме того, по мнению менеджера, такая мера не только позволила бы увеличить объем сделок, но и «решить проблему с тем, что есть компании, у которых отдельных проектов недостаточно, чтобы выйти на этот рынок». «Решение может быть в формировании портфеля («зеленых» – ИФ) проектов, а может быть в направлении средств как раз на рефинансирование», – сказала Орлова.

Хотя российский рынок только развивается в направлении экологического финансирования, спрос на эти инструменты «достаточно большой», отметила она. Менеджер напомнила, что в сентябре компания выпускала очередной транш «вечных» облигаций, причем именно в формате «зеленого» финансирования, получив международный сертификат. «Мы видели, что многие инвесторы «заходили» в бумагу именно потому что она «зеленая». То есть спрос есть», – подчеркнула Орлова.

По ее мнению, с точки зрения объема «зеленых» бумаг на рынке можно говорить о «новой реальности». «Мы сейчас видим: уже появляется такая группа инвесторов, которые в открытую заявляют, что они принципиально финансируют только те проекты, которые соответствуют требованиям ESG (рынка ответственного инвестирования, environmental-social-governance – ИФ)», – сказала менеджер, приведя в пример J.P.Morgan (об этом же в ходе форума говорил и представитель самого JPM).

«У «Российских железных дорог» проектов хватает, у нас достаточно много как «зеленых», так и социальных. Сейчас мы работаем по подготовке перечня этих проектов, соответствующих международным требованиям. Здесь основные подводные камни связаны с разработкой методологии, которая позволит показать внешнему пользователю, что такие проекты действительно соответствуют», – заявила Орлова.

У РЖД сейчас 3 выпуска «зеленых» облигаций у РЖД: на 500 млн евро (2,2% годовых, погашение – в 2027 г.), 250 млн швейцарских франков (0,84%, 2026 г.) и 100 млрд руб. (7,25% плавающий, «вечные»). «По самому первому размещению мы уже отчитались о целевом направлении средств, отчет опубликован на нашем сайте. Возможно, через какое-то время будем уже выпускать глобальный отчет, посвященный привлечению компанией финансирования в формате ESG», – сказала менеджер.

ТАСС; 2020.22.10; РЖД В ОКТЯБРЕ ВЫШЛИ НА УРОВЕНЬ ПОГРУЗКИ ПРОШЛОГО ГОДА

РЖД в октябре вышли на показатели погрузки 2019 года. Об этом в ходе международного транспортно-логистического форума PRO//Движение.1520 сообщил глава компании Олег Белозеров.

«Мы уже сейчас видим по октябрю – мы вышли на уровень перевозки и погрузки прошлого года и вышли в зеленую зону», – сказал он.

Как заявлял заместитель генерального директора РЖД Алексей Шило, погрузка на сети РЖД в первые дни октября составила около 3,5 млн тонн в сутки, что на 0,3% ниже, чем годом ранее.

В сентябре погрузка на сети РЖД составила 105,2 млн тонн, что на 0,7% меньше, чем за аналогичный период прошедшего года. За январь – сентябрь, по оперативным данным, показатель достиг 922,1 млн тонн (-3,6%).

<https://tass.ru/ekonomika/9785609>

ТАСС; 2020.22.10; ВОКЗАЛ ОДНОЙ ИЗ СТАРЕЙШИХ СТАНЦИЙ ТРАНССИБА ОТКРЫЛИ ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ

Железнодорожный вокзал на станции Татарская Новосибирской области, одной из старейших на главном ходу Транссибирской железнодорожной магистрали, открыли после ремонта и модернизации. Об этом в четверг сообщила пресс-служба правительства региона.

«Сегодня запускаем в эксплуатацию этот замечательный, и с архитектурной точки зрения, и с точки зрения комплексного подхода, вокзал и привокзальную площадь станции Татарская. Хочу отметить, что комфортные условия получают не только жители Татарского района, но сразу нескольких районов Новосибирской области, которые будут пользоваться возможностями железнодорожного вокзала и автостанции», – цитирует **пресс-служба** губернатора Андрея Травникова.

Станция была построена в 1896 году, является узловой (к ней примыкает не менее трех железнодорожных направлений – прим. ТАСС). Ежегодный пассажиропоток составляет 400 тыс. человек. Вокзал на станции был построен в начале XX века и является памятником архитектуры.

На станции реконструировали систему отопления, электрики, канализации и водоснабжения, провели отделочные работы, отремонтировали кровлю. В здании открыли автокассу, установили электронные терминалы для покупки билетов, смонтировали лифт, обустроили пандусы на входах. На привокзальной площади уложили тротуарную плитку, посадили деревья, установили мемориал с подсветкой.

Также обновленный после реконструкции вокзал открыли на станции Чаны в Чановском районе Новосибирской области, в ходе работ площадь здания увеличили почти на 600 кв. м. На первом этаже открыли кассы автовокзала с электронными терминалами для покупки и распечатки билетов. Вокзал был построен в 1972 году, на реконструкции находился с конца 2017 года.

За последние пять лет РЖД вложила в Новосибирскую область около 42,5 млрд рублей. Эти средства пошли на развитие инфраструктуры станций Сеятель, Новосибирск-Посадочный, строительство вокзалов на станциях Чаны, Татарская, Сокур. Также до 2025 года компания намерена реализовать проект «Городская электричка», предполагающий транспортную доступность левого берега Новосибирска, и участвовать в развитии предприятия «Экспресс-пригород» – крупнейшего за Уралом пригородного перевозчика.

<https://tass.ru/sibir-news/9787351>

ТАСС; 2020.22.10; ЛИНИЯ ГОРОДСКОЙ ЭЛЕКТРИЧКИ СВЯЖЕТ КРУПНЕЙШИЙ ЛОГИСТИЧЕСКИЙ ПАРК ЕКАТЕРИНБУРГА С ГОРОДОМ

Городская электричка будет использоваться для перевозки сотрудников логистического центра «Кольцовский» под Екатеринбургом, сообщил директор компании «Атлас девелопмент», которая развивает логопарк, Владимир Городенкер.

«Мы уже согласовали, спасибо главе города, что здесь будет проходить городская электричка. У нас будет остановка. По расчетам, в логопарке будет создано десять тысяч рабочих мест, а по факту будет работать около 20 тыс. человек. Все они смогут приезжать на городской электричке», – рассказал он посетителям стенда компании на выставке 100+ TechnoBuild.

Городенкер уточнил, что новый железнодорожный остановочный комплекс появится к 2023 году, когда в Екатеринбурге пройдет Всемирная летняя Универсиада. Маршрут городской электрички от аэропорта Кольцово также пройдет через Деревню Универсиады и будет использоваться для перевозки участников соревнований.

Логистический парк «Кольцовский» расположен в районе екатеринбургского аэропорта Кольцово. Сейчас здесь находятся складские площади X5 Retail Group и строится распределительный центр торговой компании OZON.ru. Площадь логопарка – 105 га. В перспективе здесь разместятся производства и складские помещения общей площадью порядка 400 тыс. кв. м.

<https://tass.ru/ural-news/9782779>

ТАСС; 2020.22.10; МОСКОВСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ОЦЕНИЛА УЩЕРБ, ПОЛУЧЕННЫЙ ОТ ДТП В 2020 ГОДУ

Двадцать случаев дорожно-транспортных происшествий (ДТП) произошло на Московской железной дороге (МЖД) с начала текущего года. Нанесенный железной дороге ущерб оценивается в 1,4 млн рублей, сообщили ТАСС в четверг в **пресс-службе** МЖД.

«С начала 2020 года на железнодорожных переездах Московской железной дороги допущено 20 случаев дорожно-транспортных происшествий по причине грубого нарушения правил дорожного движения водителями автотранспортных средств. Общий ущерб, нанесенный Московской железной дороге виновниками ДТП, составляет 1,4 млн рублей. Большая часть средств направлена на восстановление подвижного состава», – сообщили в **пресс-службе**.

Там добавили, что для предупреждения ДТП железнодорожники проводят мониторинг состояния, а также капитальный ремонт железнодорожных переездов и оборудование их современными предупредительными и заградительными устройствами. Так, в этом году на МЖД проводится текущий ремонт (асфальтировка) – 354 и капитальный ремонт – 10 переездов, обновление устройств заграждения пути – на 33 переездах. На участках с наиболее интенсивным движением поездов переезды замещаются путепроводами в целях обеспечения безопасности движения.

«В ходе профилактических мероприятий по предупреждению дорожно-транспортных происшествий на железнодорожных переездах Московской железной дороги за девять месяцев 2020 года проведено 889 совместных рейдов с ГИБДД, направлено около 2,4 тыс. писем по безопасности движения, выдано свыше 113 тыс. памяток водителям автотранспортных средств и проинструктировано более 104 тыс. водителей», – рассказали в **пресс-службе**.

МЖД призывает водителей автотранспорта быть бдительными и неукоснительно соблюдать правила дорожного движения при пересечении железнодорожных переездов.

<https://tass.ru/moskva/9783659>

ТАСС; 2020.22.10; ЛИПЕЦКАЯ ОБЛАСТЬ ХОЧЕТ РАСЧИСТИТЬ ДОН И СДЕЛАТЬ ЕГО СУДОХОДНЫМ

Расчистка верховьев Дона планируется в Липецкой области до 2024 года в рамках **нацпроекта** «Экология», при этом обсуждается восстановление судоходства на реке. Об этом заявила журналистам начальник управления экологии и природных ресурсов Липецкой области Галина Рощупкина.

«Мы подготовили три проекта: это расчистка рек Сосна, Красивая Меча и Дон. Полностью документация готова, пройдены экспертизы, получено заключение Росрыболовства. Мы хотели бы, чтобы расчистка реки Дон послужила началом работ по восстановлению судоходства, потому что это рост нашего валового регионального продукта», – сказала Рощупкина.

Как уточняется в материалах управления, планируется расчистка 25 км реки Дон, стоимость работ – 410 млн рублей, расчистка рек Сосна и Красивая Меча обойдется в 140 млн рублей. При этом улучшатся условия проживания 14 тыс. человек. С 1956 года в Липецкой области нет судоходных рек. При этом восстановление судоходства в области станет более экологичной заменой перевозок автомобильным транспортом.

Предполагается восстановление водного пути Хлевное-Лиски протяженностью 250 км, откуда до Новороссийска 1750 км.

В настоящее время область экспортирует более 1,1 млн тонн сельскохозяйственной продукции и более 9,4 млн тонн продукции черной металлургии. При этом 60% экспорта идет через порты Черного моря.

В то же время, в области планируются работы по уменьшению загрязнения Дона и других рек. Как заявил первый заместитель главы администрации Липецкой области Николай

Тагинцев, на следующий год запланировано строительство новых очистных в городе Данков, где находится исток Дона и в то же время большое промышленное и сельскохозяйственное производство. Также запланировано строительство очистных в городе Елец, где создается особая экономическая зона.

«Что касается очистных в Липецке, то убежден, что до конца этого года мы четко решим, что будем делать и на следующий год уже приступим к работам», – сказал Тагинцев.

Одной из целей **нацпроекта «Экология»** является сохранение к 2024 году не менее 98 уникальных водных объектов за счет восстановления и экологической реабилитации, расчистки не менее 260 км участков русел рек, а также очистки от мусора берегов озер и рек, в том числе озер Байкал, Телецкое, Ладожское, Онежское и рек Волги, Дона, Оби, Енисея, Амура, Урала, Печоры.

<https://futureussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/lipeckaa-oblast-hocet-rascistit-don-i-sdelat-ego-sudohodnym>

ИНТЕРФАКС; 2020.22.10; «АВРОРА» ОТКЛАДЫВАЕТ ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ПОЛЕТОВ ИЗ ВЛАДИВОСТОКА В СЕУЛ ИЗ-ЗА ОГРАНИЧЕНИЙ В КОРЕЕ

Авиакомпания «Аврора» (входит в группу «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT)) откладывает возобновление регулярных полетов по маршруту Владивосток – Сеул – Владивосток.

«Аврора» ведет активную работу по восстановлению регулярного международного сообщения между РФ и Республикой Корея. Международный аэропорт Владивосток уже введен в контур аэропортов, которым разрешены международные перевозки в открытые страны, однако пока что сохраняются многочисленные ограничения на выезд граждан РФ в Республику Корея, а также отсутствует разрешение на выполнение регулярных рейсов по данному направлению», – говорится в сообщении авиаперевозчика.

Уточняется также, что «как только эти вопросы будут решены, авиакомпания оперативно восстановит регулярное авиасообщение по маршруту Владивосток – Сеул – Владивосток».

Ранее сообщалось, что «Аврора» планирует с 23 октября возобновить выполнение регулярных рейсов по маршруту Владивосток-Сеул-Владивосток, прерванных из-за пандемии коронавируса. Обслуживать рейсы будут воздушные суда Airbus A319.

Сообщалось также, что «Аврора» с 1 ноября планирует возобновить регулярные рейсы по маршруту Владивосток-Токио-Владивосток.

В настоящее время регулярные полеты из аэропорта Владивостока за рубеж не выполняются.

Аэропорт Владивостока может принимать любые типы воздушных судов. Пассажирский терминал рассчитан на 3,5 млн пассажиров в год. Маршрутная сеть насчитывает более 45 направлений, полеты по которым совершают 20 российских и зарубежных авиакомпаний. По итогам восьми месяцев 2020 года пассажиропоток аэропорта составил 897 тыс. человек, что почти в 2,3 раза меньше, чем в январе-августе 2019 года.

ИНТЕРФАКС; 2020.22.10; ОБАНКРОЧЕННАЯ «ВИМ-АВИА» ВЫСТАВИЛА НА ТОРГИ ДВА BOEING-757-200

Признанная банкротом авиакомпания «ВИМ-Авиа» объявила открытый аукцион по продаже двух лайнеров Boeing-757-200, говорится в сообщении арбитражного управляющего.

Лайнеры выставлены на торги двумя лотами.

Boeing-757-200 под регистрационным номером RA-73016 с установленными на нем двигателями и силовой установкой продается по начальной цене 259,7 млн рублей, находящийся в залоге у ООО «РНГО» Boeing-757-200 под регистрационным номером RA-73017 с двигателями и силовой установкой – по начальной цене 756,9 млн рублей.

Оба воздушных судна находятся на хранении в подмосковном аэропорту «Жуковский».

Заявки от участников принимаются с 26 октября по 30 ноября, торги запланированы на 4 декабря.

Авиакомпания «ВИМ-Авиа» была создана в 2002 году, выполняла регулярные и чартерные пассажирские перевозки из Москвы и региональных российских центров в города России, Европы, Азии и Северной Африки.

«ВИМ-Авиа» прекратила деятельность в 2017 году из-за финансовых проблем. В октябре 2018 года Арбитражный суд Татарстана признал ООО «Авиакомпания «ВИМ-Авиа» банкротом и открыл в отношении него конкурсное производство.

ИНТЕРФАКС; 2020.22.10; ГЛАВА BOEING В РФ ДОПУСТИЛ ПОЯВЛЕНИЕ ЧЕРЕЗ 10 ЛЕТ КОМПОЗИТНО-ТИТАНОВЫХ УЗКОФЮЗЕЛЯЖНЫХ САМОЛЕТОВ

Глава Boeing в России и СНГ Сергей Кравченко считает, что в следующем десятилетии на мировом рынке могут появиться композитно-титановые узкофюзеляжные самолеты.

«Начиная с 2028-29 гг. и Boeing, и Airbus, и, я уверен, китайские и российские авиастроители будут думать о новом узкофюзеляжном самолете. И то, что сделал ОАК, даже при очень больших трудностях введения МС-21 в строй и небольших объемах производства, показывает направление. Мы не думали, что кто-то сделает в этом десятилетии узкофюзеляжный самолет с композитным крылом – ОАК сделал», – сказал Кравченко на форуме «Композиты без границ» в четверг.

«Значит, если взять и сделать проекцию всех тех достижений, которые есть сейчас в широком фюзеляже в узкий фюзеляж – с учетом снижения себестоимости автоматизации, которую мы сейчас уже видим, с учетом внедрения аддитивных технологий – мы можем предположить, что следующее поколение узкофюзеляжных самолетов (таких решений не принято еще ни Boeing, ни Airbus) может быть композитно-титановыми», – заявил он.

При этом Кравченко отметил, что «с точки зрения титана Россия готова, а вот с точки зрения композита – это вызов для всего мира».

«И чтобы в 2030 году можно было делать такие самолеты, сегодня кто-то должен сказать – «мы будем основными игроками». В области титана такие технологии есть благодаря Советскому Союзу, «ВСМПО-Ависма» и производству «губки». В области композитов кто-то должен будет это сделать», – заявил глава Boeing в РФ и СНГ.

ТАСС; 2020.22.10; ИЗ ПЕТЕРБУРГА В ТАНЗАНИЮ С 31 ОКТЯБРЯ НАЧНУТ ЛЕТАТЬ ЧАРТЕРЫ

Авиакомпания Azur Air приступит к выполнению чартерных рейсов из Санкт-петербургского аэропорта Пулково в Занзибар с 31 октября. Об этом в четверг сообщили в **пресс-службе** управляющей компании Пулково – «Воздушные ворота Северной столицы».

«31 октября авиакомпания Azur Air приступит к выполнению чартерных рейсов из Санкт-Петербурга на Занзибар», – говорится в сообщении.

Как пояснили в **пресс-службе**, авиасообщение открывается в рамках осенне-зимнего сезона. Рейсы будут выполняться с частотой 1 раз в 10 дней на воздушных судах Boeing 777-300ER.

<https://tass.ru/ekonomika/9785633>

ТАСС; 2020.22.10; САМАРУ И ЗАНЗИБАР В НОЯБРЕ СВЯЖУТ ПРЯМЫМ АВИАРЕЙСОМ

Новый прямой авиарейс в Танзанию из самарского аэропорта Курумоч (входит в холдинг «Аэропорты регионов») запустят с 14 ноября, сообщили в **пресс-службе** воздушной гавани.

«В расписание международного аэропорта Курумоч (входит в холдинг «Аэропорты регионов») введено новое международное направление – Танзания. С 14 ноября прямые рейсы в международный аэропорт Карум на острове Занзибар будет выполнять авиакомпания Azig Air», – сообщили в **пресс-службе** Курумоча.

Рейсы будут выполняться один раз в 10 дней, вылет из Самары запланирован на 1:00, время прибытия в Занзибар – 9:35 (время местное для каждого аэропорта). В среднем продолжительность полета составит 9 часов 35 минут. Вылеты из Танзании будут осуществляться по пятницам в 12:25, время прибытия в Самару – 23:00.

В **пресс-службе** Курумоча сообщили, что туристические пакеты на Занзибар поступили в продажу, расписание чартерных рейсов необходимо уточнять у авиакомпаний и туроператоров.

<https://tass.ru/ekonomika/9784445>

ТАСС; 2020.22.10; ЛОУКОСТ-РЕЙСЫ ИЗ ЖУКОВСКОГО В КРЫМ ЗАПУСТЯТ 24 ОКТЯБРЯ

Бюджетные лоукост-рейсы между аэропортами Жуковского и Симферополя запустят с 24 октября, говорится в распространенном в четверг сообщении **пресс-службы** крымского авиаузла.

«Международный аэропорт Симферополь начнет обслуживать лоукост-рейсы из подмосковного Жуковского с 24 октября. Полетную программу в Крым по заниженным в сравнении с обычными рейсами ценам запускает авиакомпания «Уральские авиалинии». Перелеты в рамках лоукост-проекта перевозчика продолжатся до 27 марта», – говорится в сообщении.

Уточняется, что рейсы из Жуковского в Симферополь и обратно будут выполняться ежедневно на лайнерах Airbus 320. Время в пути составит около двух с половиной часов. В цену билета входят стоимость перелета и ручная кладь (5 кг).

«Уверен, что новый лоукост-проект будет пользоваться популярностью, а значит, количество обслуженных перевозчиком пассажиров на крымском направлении и дальше будет расти», – приводятся в сообщении слова коммерческого директора аэропорта Симферополя Сергея Дякина.

<https://tass.ru/moskovskaya-oblast/9785533>

ТАСС; 2020.22.10; UTAIR НАЧНЕТ ВЫПОЛНЯТЬ РЕЙСЫ ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА В ГОРОД СОВЕТСКИЙ В ХМАО

Авиакомпания Utair начнет с 25 октября выполнять регулярные рейсы из Екатеринбурга в город Советский Ханты-Мансийского автономного округа (ХМАО). Рейсы будут осуществляться два раза в неделю, сообщает в четверг **пресс-служба** перевозчика.

«С 25 октября Utair начинает летать из Екатеринбурга в Советский. Рейсы по четвергам и воскресеньям будут выполняться на пассажирском самолете ATR-72, рассчитанном на 70 пассажиров», – сказано в сообщении.

Вылет из Екатеринбурга – в 10:00, из Советского – в 12:40. Время в пути составит 1 час 50 минут. «Utair продолжает развивать программу прямого авиасообщения из своего родного региона и открывать уникальные рейсы, по которым не летают другие авиакомпании. Мы хотим обеспечить транспортную доступность жителей ХМАО, чтобы они могли летать по стране удобными рейсами без пересадок», – приводятся в сообщении слова президента «Utair – Пассажирские авиалинии» Павла Пермякова.

<https://tass.ru/ural-news/9784415>

[Вернуться в оглавление](#)