



Ежедневный мониторинг СМИ

10 ДЕКАБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

КОММЕРСАНТЬ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА, ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.12.9; ТУРИСТЫ ОКАЗАЛИСЬ В ТЯГОСТЬ; РОСАВИАЦИЯ ОГРАНИЧИЛА ПРОДАЖУ БИЛЕТОВ НА ГРУЗОПАССАЖИРСКИЕ РЕЙСЫ.....	4
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.12.10; ГЛУБОКУЮ ВОДУ ИЗБАВЯТ ОТ УЗКИХ МЕСТ; ГОСУДАРСТВО ХОЧЕТ СОЗДАТЬ ЕДИНОГО ОПЕРАТОРА РЕЧНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.....	5
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.12.10; «РОСНЕФТЬ» ЗАГРУЗИТ ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ; КОМПАНИЯ И ОАО РЖД ДОГОВОРИЛИСЬ О СКИДКАХ НА ДЕСЯТЬ ЛЕТ В ОБМЕН НА ОБЪЕМЫ	6
ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2020.12.10; ЗАКОЛЬЦУЮТ ТРАНЗИТ: ЦКАД РАЗГРУЗИТ ДРУГИЕ МАГИСТРАЛИ; КОМУ ВЫГОДНЕЕ ЕЗДИТЬ ПО НОВОЙ КОЛЬЦЕВОЙ, КАКОЙ ТРАНСПОНДЕР ВЫГОДНЕЕ И КОГДА НАЧНУТ ВЫПИСЫВАТЬ ШТРАФЫ ЗА ПРОЕЗД	8
ИЗВЕСТИЯ; АННА УСТИНОВА; 2020.12.10; ИГРА НА ТОРМОЖЕНИЕ: БИЗНЕС ПРОСИТ СНЯТЬ С ОБСУЖДЕНИЯ ЗАКОНОПРОЕКТ О ТАКСИ; В ОТРАСЛИ ОПАСАЮТСЯ, ЧТО ПРЕДЛАГАЕМЫЕ НОРМЫ ПРИВЕДУТ К РОСТУ ТАРИФОВ	10
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # НЕДЕЛЯ; ГАЙВА ЕВГЕНИЙ; НА ЧЕТЫРЕ СТОРОНЫ; РОССИЯ СОЗДАСТ СЕТЬ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ С СЕВЕРА НА ЮГ И С ЗАПАДА НА ВОСТОК.....	12
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # НЕДЕЛЯ; ГАЙВА ЕВГЕНИЙ; 2020.12.9; ИЗ МОСКВЫ В КАЗАНЬ ЗА ШЕСТЬ ЧАСОВ	12
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # НЕДЕЛЯ; 2020.12.9; МАГИСТРАЛЬ ИДЕТ НА ЮГ	13
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # НЕДЕЛЯ; ГАЙВА ЕВГЕНИЙ; 2020.12.9; ПЛАНЫ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ И РЕМОНТУ ДОРОГ В ЭТОМ ГОДУ УЖЕ ВЫПОЛНЕНЫ НА 97%	13
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # НЕДЕЛЯ; БАРШЕВ ВЛАДИМИР, КОЛЕСНИКОВА КСЕНИЯ; 2020.12.9; ПРАВИЛА КУЛЬТУРНОГО ПЕШЕХОДА; ЗАЧЕМ РЕБЕНКУ ЗНАТЬ ПДД И ВСЕМ НАМ – ИСТОРИЮ.....	14
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # НЕДЕЛЯ; ГАЙВА ЕВГЕНИЙ; 2020.12.9; АВАРИИ ПРИЖМУТ К ОБОЧИНЕ	15
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # НЕДЕЛЯ; 2020.12.9; НОВЫЕ АВТОБУСЫ ПОЕХАЛИ В РЕГИОНЫ.....	16
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # НЕДЕЛЯ; ГАЙВА ЕВГЕНИЙ; 2020.12.9; ИНТЕЛЛЕКТ РУЛИТ	16
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # НЕДЕЛЯ; ГАЙВА ЕВГЕНИЙ; 2020.12.9; БЕСПИЛОТНИКАМ НАПИШУТ ЗАКОН.....	17
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # НЕДЕЛЯ; КУЛИКОВ ВЛАДИСЛАВ; 2020.12.9; КТО ПОЙМАЕТ ЗЕБРУ; СУДЫ ОБЯЗЫВАЮТ ЧИНОВНИКОВ ЛИЧНО ПРОВЕРЯТЬ КАЧЕСТВО ДОРОГ	17
ТАСС; ДМИТРИЙ БЕЛЯЕВ; «ТУРИСТИЧЕСКИЕ ПУЗЫРИ» И «ДОРОЖНЫЕ КОРИДОРЫ». КАК ПУТЕШЕСТВУЮТ ВО ВРЕМЯ ПАНДЕМИИ?.....	18
ИНТЕРФАКС; 2020.12.8; ТОЧКА В ПУТИ	20

РОССИЯ 24; 2020.12.9 14.17; ИЗ-ЗА ТАЯНИЯ ЛЬДОВ РФ МОЖЕТ ПОТЕРЯТЬ КОНТРОЛЬ НАД СЕВМОРПУТЕМ: МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА. 5-Я СТУДИЯ.....	23
РОССИЯ 24; 2020.12.9 13.58; ДВИЖЕНИЕ НА МОСТУ ЧЕРЕЗ ВОЛЖСКУЮ ГЭС БУДЕТ ПОЛНОСТЬЮ ВОССТАНОВЛЕНО В 2021 ГОДУ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»	23
РБК ТВ # ГЛАВНЫЕ НОВОСТИ, 09.12.2020 13:08; ВЛАДЕЛЬЦЫ ПОРТОВ ПРОТИВ МИНТРАНСА	23
РОССИЯ 24; ЛЕОНИД МУРАВЬЕВ; 2020.12.9 11.01; НИЖЕГОРОДСКОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ ОСНАСТИТ РЕЦИРКУЛЯТОРАМИ ВОЗДУХА ТАКСИ И ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»	24
РОССИЯ 24; АЛЕВТИНА ПЕНКАЛЬСКАЯ; 2020.12.9 09.54; О ПРИБЫЛИ РЕЧИ НЕ ИДЕТ: АВИАОТРАСЛЬ ПРИНИМАЕТ ОТЧАЯННЫЕ РЕШЕНИЯ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»	24
РОССИЯ 1; 2020.12.9 06.53; С ПИТОМЦЕМ – В ПОЛЕТ: ВОПРОСЫ ИЗМЕНЕНИЯ ПРАВИЛ ПЕРЕВОЗКИ ЖИВОТНЫХ. УТРО РОССИИ	24
РОССИЯ 24; ДМИТРИЙ МАКАРОВ; 2020.12.9 06.44; В ЯКУТИИ ОТКРЫЛИ НОВУЮ ЛЕДОВУЮ ПЕРЕПРАВУ ЧЕРЕЗ РЕКУ ЛЕНУ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»	24
РОССИЯ 1; АННА СОРОКИНА; 2020.12.8 20.22; ЗАВЕРШЕН КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ В ТОННЕЛЕ НА УЧАСТКЕ АРМАВИР-ТУАПСЕ. ВЕСТИ В 20:00	25
РОССИЯ 1; АЛЕКСЕЙ КНОР; 2020.12.8 16.30; НА ЦКАД ЗАВЕРШАЮТ СТРОИТЕЛЬСТВО СЛОЖНЕЙШЕЙ РАЗВЯЗКИ. ВЕСТИ-МОСКВА	25
ГТРК ЛОТОС АСТРАХАНЬ; 2020.12.9; В АСТРАХАНИ ПРИАЭРОДРОМНАЯ ЗОНА ОГРАНИЧИВАЕТ ВОЗВЕДЕНИЕ ВЫСОТНЫХ ЗДАНИЙ.....	25
ГТРК УДМУРТИЯ; 2020.12.9 13.05; ПРОБНЫЙ РЕЙС ТРАМВАЯ «ЛЬВЁНОК» СОСТОЯЛСЯ В ИЖЕВСКЕ	26
ТАСС; 2020.10.12; ТРУТНЕВ ЗАЯВИЛ, ЧТО ИНВЕСТОРЫ В ДФО ИСПЫТЫВАЮТ ТРУДНОСТИ С ПРОВОЗНЫМИ МОЩНОСТЯМИ.....	26
ПРАЙМ; 2020.12.9; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА: У МАГИСТРАЛИ ПЕТЕРБУРГ-МОСКВА БУДЕТ ОТВОД НА НОВГОРОД	26
ТАСС; 2020.12.9; КАПРЕМОНТ ДОРОГИ ЧЕРЕЗ ВОЛЖСКУЮ ГЭС ВБЛИЗИ ВОЛГОГРАДА ЗАВЕРШАТ В 2021 ГОДУ	27
ТАСС; 2020.12.9; В КУРГАНСКОЙ ОБЛАСТИ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ 400 КМ ДОРОГ В 2020 ГОДУ	28
ТАСС; 2020.12.9; В ЯКУТИИ В 2020 ГОДУ УСТАНОВЯТ ОКОЛО 40 КОМПЛЕКСОВ ФОТО– И ВИДЕОФИКСАЦИИ	28
КОММЕРСАНТЪ Н.НОВГОРОД; РОМАН КРЯЖЕВ; 2020.12.10; ДОРОЖНИКИ СЫГРАЛИ В ИНТЕРЕСНЫЕ КОНКУРСЫ; ГУАД ВЫИГРАЛО АНТИМОНОПОЛЬНЫЙ СПОР И ПРОВЕЛО ПЕРВЫЕ ТОРГИ ПО РЕМОНТУ АВТОТРАСС	29
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕНА АНИСИМОВА; 2020.12.9; ПРАВИТЕЛЬСТВО РЕШИЛО УСТРАНИТЬ КОЛЛИЗИИ В ПЛАНЕ ОХРАНЫ ГОСОБЪЕКТОВ	31
РБК КАЛИНИНГРАД; НАДЕЖДА БУДРИНА; 2020.12.9; «ЭТО НЕ КРИЗИС»: КАК ВТОРАЯ ВОЛНА COVID-КРИЗИСА МЕНЯЕТ БИЗНЕС И ЭКОНОМИКУ.....	31
ТАСС; 2020.12.9; ГОСДУМА ПРИНЯЛА ЗАКОН О ЗАЧИСЛЕНИИ ШТРАФОВ С ПЛАТНЫХ ДОРОГ В ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ДОРОЖНЫЙ ФОНД.....	32
ТАСС; 2020.12.9; ГОСДУМА ПРИНЯЛА ЗАКОН ОБ ИСКЛЮЧЕНИИ ТРАНСПОРТНЫХ КАРТ ИЗ ЗАПРЕТА НА ПОПОЛНЕНИЕ НАЛИЧНЫМИ	33

ТАСС; 2020.12.9; НА ЯМАЛЕ ОТКРЫЛОСЬ ДВИЖЕНИЕ ПО ТРАССЕ САЛЕХАРД-НАДЫМ.....	34
SOMNEWS; ЮЛИЯ МЕЛЬНИКОВА; 2020.12.9; «АВТОДАТА» ВСТАЛА НА ПОЛУГОДИЧНЫЙ ПИТ-СТОП.....	36
КОММЕРСАНТЬ; 2020.12.9; ЭФФЕКТЫ ПРОЯВЯТСЯ В РАЗВИТИИ: КАК МЦД ВЛИЯЕТ НА ЖИЗНЬ В СТОЛИЦЕ	38
ZNAK; 2020.12.9; КОМАРОВА НЕ СМОГЛА НАЗВАТЬ ЦЕНУ ГЛАВНОГО ИНФРАСТРУКТУРНОГО ОБЪЕКТА ХМАО – МОСТА ЧЕРЕЗ ОБЬ	39
ПРАЙМ; 2020.12.9; РЖД ХОТЯТ СОКРАТИТЬ СРОКИ ДОСТАВКИ «ГРУЗОВЫМ ЭКСПРЕССОМ» ТОВАРОВ МСП НА ЭКСПОРТ	40
ПРАЙМ; 2020.12.9; РЖД ПРОТЕСТИРОВАЛИ В ПОДМОСКОВЬЕ УСКОРЕННУЮ ТЕХНОЛОГИЮ ПОГРУЗКИ ПОЛУПРИЦЕПА НА Ж/Д	41
ПРАЙМ; 2020.12.9; РЖД МОДЕРНИЗИРОВАЛО ТРИ СТАНЦИИ В ВОЛГОГРАДСКОЙ И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТЯХ	41
ПРАЙМ; 2020.12.9; РЖД СДЕЛАЛИ СКИДКИ ДО 50% НА 5 ЛЕТ НА ПЕРЕВОЗКИ НЕФТЕПРОДУКТОВ В РФ И НА ЭКСПОРТ	42
ПРАЙМ; 2020.12.9; РЖД В 2021 Г ПРЕДОСТАВЯТ СКИДКИ ОТ 10,7% НА ПЕРЕВОЗКИ В РОССИИ РУДЫ И МЕДНОГО КОНЦЕНТРАТА.....	42
ПРАЙМ; 2020.12.9; РЖД ПРЕДОСТАВЯТ ПЯТИЛЕТНИЕ СКИДКИ ДО 50% НА ПЕРЕВОЗКИ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ	43
КОММЕРСАНТЬ; КРИСТИНА ФЕДИЧКИНА; 2020.12.9; «САМОЛЕТ СУДНОГО ДНЯ» ПОДЕЛИЛСЯ ОБОРУДОВАНИЕМ; ВОЗБУЖДЕНО ДЕЛО О ХИЩЕНИИ С ИЛ-80	43
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.12.9; АВИАПЕРЕВОЗКИ В НОЯБРЕ УПАЛИ ВДВОЕ; ПАССАЖИРОПОТОК АВИАКОМПАНИЙ СОКРАТИЛСЯ НА 48%	44
ПРАЙМ; 2020.12.10; СОЗДАНИЕ ЕДИНОЙ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ АВИАКОМПАНИИ ПОДЗАТЯНУЛОСЬ – ТРУТНЕВ.....	45
ИНТЕРФАКС; 2020.12.9; ГЛАВА ЯКУТИИ ПРЕДЛОЖИЛ ОПТИМИЗИРОВАТЬ РАСХОДЫ ОСНОВНОГО АЭРОПОРТА РЕГИОНА НА ФОНЕ ПАДАЮЩЕГО ПАССАЖИРОПОТОКА	46
ТАСС; 2020.12.9; S7 ОТКРЫВАЕТ ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ ИЗ НОВОСИБИРСКА В МАХАЧКАЛУ В 2021 ГОДУ	46
ТАСС; 2020.12.9; АВИАКОМПАНИЯ «АЗИМУТ» НАЧНЕТ ЛЕТАТЬ ИЗ КАЛУГИ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГ В 2021 ГОДУ	46
ТАСС; 2020.12.9; АВИАКОМПАНИЯ SMARTAVIA ЗАПУСКАЕТ ПРЯМЫЕ СУБСИДИРУЕМЫЕ РЕЙСЫ ИЗ АРХАНГЕЛЬСКА В СОЧИ	47
ТАСС; 2020.12.9; ДЕСЯТИКРАТНОЕ ПРЕВЫШЕНИЕ ПДК НЕФТЕПРОДУКТОВ ВЫЯВИЛИ НА МЕСТЕ СХОДА ВАГОНОВ ПОД ВЛАДИМИРОМ.....	47

ПУБЛИКАЦИИ

КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА, ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.12.9; ТУРИСТЫ ОКАЗАЛИСЬ В ТЯГОСТЬ; РОСАВИАЦИЯ ОГРАНИЧИЛА ПРОДАЖУ БИЛЕТОВ НА ГРУЗОПАССАЖИРСКИЕ РЕЙСЫ

Росавиация запретила авиакомпаниям перевозить за рубеж организованных туристов на грузопассажирских рейсах. В первую очередь это решение может повлиять на полеты в Дубай, куда таким способом отправляется в среднем 600 человек в неделю. Впрочем, участники рынка не сомневаются, что новые ограничения будет несложно обойти, и не ждут серьезного влияния на цены.

Российским авиакомпаниям теперь запрещено принимать на борт грузопассажирских рейсов следующие за рубеж туристические группы. Об этом говорится в телеграмме, разосланной **Росавиацией** перевозчикам, которую цитирует ТАСС. При выявлении нарушений разрешение на полет будет аннулировано, поскольку грузопассажирские рейсы направлены на «вывоз иностранных граждан с территории РФ и возврат российских граждан на родину». В **Росавиации** не ответили на запрос “Ъ”.

Массовые пассажирские авиаперевозки за рубеж российские власти приостановили в конце марта в рамках борьбы с распространением COVID-19. С этого момента авиакомпании начали осуществлять вывозные рейсы, на которых летали оставшиеся за рубежом или возвращавшиеся в страну постоянного проживания россияне и иностранцы, покидающие РФ. Лишившись основной части клиентов, перевозчики начали использовать пассажирские самолеты для перевозок грузов в разные страны, в ряде случаев рейсы оказывались смежными. С лета Россия частично возобновила регулярные полеты в Белоруссию, Казахстан, Киргизию, Южную Корею, Египет, ОАЭ, Турцию, Великобританию, Швейцарию, Танзанию, Сербию, Японию, Эфиопию, а также на Мальдивы, Кубу и Сейшелы.

Представитель Российского союза туриндустрии Ирина Тюрина предполагает, что причиной для телеграммы стали грузопассажирские рейсы «Уральских авиалиний» и «Победы» в Дубай: получив допуски для чартерных вывозных программ, эти компании начали предлагать билеты туроператорам.

Эксперт допускает, что «некоторые могли согласиться», что не понравилось авиакомпании Emirates: Россия начала формально превышать положенную ей квоту по перевозкам в ОАЭ. В Ассоциации туроператоров России (АТОР) уточняют, что сейчас для полетов в Дубай действует квота в 14 рейсов: семь рейсов у «Аэрофлота» и семь – у Emirates. Все остальные полеты имеют нерегулярный статус.

Госпожа Тюрина отмечает, что остальные направления, по которым продолжаются грузопассажирские рейсы, например страны ЕС, закрыты для российских туристов и подобной проблемы там не возникает. В АТОР со ссылкой на пресс-службу **Росавиации** сообщают, что ограничение в принципе не касается официально открытых для туризма направлений, в частности ОАЭ, куда туристы летать могут. Один из собеседников “Ъ” на туррынке предполагает, что инициатива **Росавиации** также может быть связана с рассылкой «Победы» о возобновлении полетов в Ларнаку, хотя Кипр официально закрыт для туристов из России.

Перевозчики также по-разному восприняли позицию регулятора. В пресс-службе «Победы» “Ъ” заявили, что компания не продает билеты на грузопассажирские рейсы в рамках пакетных туров и направила туроператорам напоминание о том, что на некоторых международных направлениях действуют ограничения. При этом перевозчик заверил, что

выполнит все заявленные в расписании рейсы, в том числе грузопассажиры в Ларнаку, Дубай, Гюмри, Берлин и Кельн.

Глава юридического агентства «Персона грата» Георгий Мохов поясняет, что в любом случае фактически в телеграмме **Росавиации** речь идет лишь о запрете продажи билетов в составе пакетных туров, то есть самостоятельные путешественники спокойно могут их покупать.

По данным АТОР, «Уральские авиалинии», ссылаясь на телеграмму **Росавиации**, попросили партнеров реализовывать авиабилеты отдельно от тура и исключить упоминание авиакомпании при рекламе туров в ОАЭ до снятия ограничений. В авиакомпании не ответили на запрос “Ъ”.

Собеседник “Ъ” на туристическом рынке говорит, что в среднем в ОАЭ летают три грузопассажирских рейса в неделю, которые перевозят около 600 человек. Он сомневается, что, учитывая небольшой пассажиропоток, решение **Росавиации** окажет серьезное влияние на ценообразование. Сейчас, по оценкам собеседника “Ъ”, билеты в Дубай из Москвы и обратно стоят в среднем 30–50 тыс. руб. на человека, тогда как при четырех рейсах в неделю цена достигала 150 тыс. руб.

<https://www.kommersant.ru/doc/4605438>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.12.10; ГЛУБОКУЮ ВОДУ ИЗБАВЯТ ОТ УЗКИХ МЕСТ; ГОСУДАРСТВО ХОЧЕТ СОЗДАТЬ ЕДИНОГО ОПЕРАТОРА РЕЧНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Как стало известно “Ъ”, первый вице-премьер Андрей Белоусов поручил обдумать вопрос создания единого оператора инфраструктуры внутренних водных путей. Идея рассматривается в рамках проработки профильного **нацпроекта** стоимостью до 800 млрд руб. По словам собеседников “Ъ”, речь идет о том, чтобы оператор занялся инвестициями в расширение узких мест Единой глубоководной системы, страдающих от маловодья, а затем брал дополнительную плату за проход судов. Все это призвано сделать инвестиции государства в речную инфраструктуру хотя бы частично возвратными.

Первый вице-премьер Андрей Белоусов поручил **Минтрансу** проработать вопрос целесообразности создания единого оператора инфраструктуры внутренних водных путей. Идея создания такого оператора обсуждается в рамках будущего профильного **нацпроекта**. Как следует из протокола совещания у Андрея Белоусова от 30 ноября (копия есть у “Ъ”), к 30 июня 2021 года **Минтранс** должен представить в правительство концепцию **нацпроекта**, к 15 января – подходы к ней.

К 1 марта **Минтрансу** поручено провести оценку перспективных грузовых и пассажирских потоков на внутреннем водном транспорте по макрорегионам, в том числе с учетом планов грузоотправителей и вариантов взаимоувязанного развития водного, автомобильного и железнодорожного транспорта. Кроме того, планируется провести анализ «узких мест» и оценку конкурентоспособности водного транспорта и определить требования к целевой модели до 2035 года.

К 30 апреля должна быть также определена опорная сеть объектов и предложения по этапам ее развития, перечень ключевых проектов с финансово-экономическим обоснованием и предельными объемами финансирования «с учетом возможности обеспечения возвратности государственных инвестиций».

Как сообщал “Ъ” 5 ноября, президент Владимир Путин по итогам расширенного заседания президиума Госсовета 28 сентября поручил рассмотреть вопрос разработки национального проекта по развитию внутреннего водного транспорта. Предварительно в состав **нацпроекта** могут войти три федеральные программы: «Развитие сети внутренних водных путей», «Развитие грузовых, пассажирских перевозок и инфраструктуры внутреннего водного транспорта», «Повышение уровня безопасности и экологичности внутреннего водного транспорта».

По данным “Ъ”, проанализированы три сценарных подхода (в зависимости от суммы финансирования). По предварительным оценкам, затраты на **нацпроект** в рамках этих сценариев оценивались в 430 млрд руб., 560 млрд руб. и 790 млрд руб. соответственно. В ноябре в своем выступлении на «Транспортной неделе» глава **Росморречфлота Александр Пошивай** говорил, что при формировании концепции **нацпроекта** агентство получило ответы от 37 регионов с общей суммой заявок в 136,4 млрд руб. Еще 285 млрд руб. заложено в текущих программах.

Как пояснял господин **Пошивай**, на первоначальном этапе предполагается вводить плату на тех участках водных путей, где будут производиться масштабные работы по строительству гидротехнических сооружений. «Просто за то, что здесь прошло судно, просить «дай денег» – это неправильный подход», – подчеркивал он.

Источники “Ъ” в отрасли говорят, что создание единого оператора инфраструктуры на внутренних водных путях непосредственно связано с вопросом введения платы. Тема обсуждается уже давно, однако **Росморречфлот** выступал против такого органа, говорят они. В частности, агентство ссылалось на работу уже существующих администраций бассейнов, в функции которых входит содержание путей и гидротехнических сооружений, портовый контроль и т. д., рассказывают собеседники.

Один из источников “Ъ” в отрасли считает, что создание оператора целесообразно на участках, расшивка которых приведет к увеличению эффективности судоходства: там можно будет брать дополнительную плату с судоходных компаний (до 20% от возможной экономии). Например, таким участком мог бы стать Багаевский гидроузел, а в перспективе Волго-Дон от впадения Волги в Каспийское море до Азовского моря. Задачей оператора как раз мог бы стать поиск таких участков, направление инвестиций в их расшивку, улучшение экономики судовладельцев и грузовладельцев, рассуждает собеседник “Ъ”. Это, полагает он, могло бы сделать инвестиции государства в речную инфраструктуру возвратными.

<https://www.kommersant.ru/doc/4605585>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.12.10; «РОСНЕФТЬ» ЗАГРУЗИТ ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ; КОМПАНИЯ И ОАО РЖД ДОГОВОРИЛИСЬ О СКИДКАХ НА ДЕСЯТЬ ЛЕТ В ОБМЕН НА ОБЪЕМЫ

Как стало известно “Ъ”, ОАО РЖД продлило на десять лет крупные скидки на перевозку нефтепродуктов с НПЗ «Роснефти» и нефти на них. Скидка дается под гарантии объемов перевозок. До 2030 года ОАО РЖД получит гарантии на перевозку 237,5 млн тонн грузов «Роснефти» – это почти точно соответствует годовому объему перевозок нефтегрузов компанией – с возможностью привлечения дополнительных объемов. «Роснефть» же надолго получит льготные условия. Обеспечить их на период действия соглашения ОПЕК+ поручал президент Владимир Путин.

Как стало известно “Ъ”, правление ОАО РЖД приняло решение о продлении для «Роснефти» действующих скидок на перевозку нефтепродуктов по железной дороге на десять лет. «Роснефть» – крупнейший поставщик нефтегрузов на железную дорогу, на нее приходится около 30% таких перевозок (65,5 млн тонн в 2019 году). 17% от этого объема отгружает Самарская группа НПЗ, 15% – Уфимская группа, 8% – Саратовский НПЗ, для которых с 2017 года действуют крупные скидки, чтобы эти высокодоходные для ОАО РЖД грузы не уходили на альтернативные виды транспорта.

Для Самарской группы НПЗ скидка на экспортные перевозки дизтоплива и мазута составляет 18% и истекает в конце года. Она была дана на условиях перевозки с этой группы НПЗ по железной дороге не менее 10,6 млн тонн нефтепродуктов в год. Скидка для Уфимской группы – 14,8% на перевозку дизтоплива, мазута и газойля на экспорт при условии, что с 1 июля 2019 года по 2022 год объем составит не менее 24 млн тонн. Для

Саратовского НПЗ действует скидка в 25% при перевозке не менее 4,27 млн тонн в год. Также для НПЗ «Роснефти» действует скидка на перевозку нефти – 26,3%.

«Роснефть» выказывала недовольство ценами на транспортировку нефти и нефтепродуктов на фоне снижения мировых цен на нефть. Глава компании Игорь Сечин в мае в ходе встречи с президентом РФ просил снизить тарифы естественных монополий. Тогда Владимир Путин поручил проработать возможность введения «Транснефтью» и ОАО РЖД спецтарифов на время действия соглашения ОПЕК+ по сокращению добычи нефти.

Обращаясь в ОАО РЖД за скидками, «Роснефть» попросила сохранить их до 2030 года на текущем уровне, а также распространить на перевозки на припортовые станции безотносительно того, куда дальше отправляется продукт. Также компания просила дать отдельную скидку в размере 38% на дополнительные объемы экспортных перевозок. В случае с Самарской группой «Роснефть» хотела изменить структуру гарантии, поставив ее в зависимости от расстояния перевозки (более 1,3 тыс. км), включить в гарантированные объемы нефтяной кокс и т. п. По Уфимской группе «Роснефть» признавала, что в связи со снижением переработки не сможет выполнить гарантированный объем. Но была готова при условии предоставления преференций сохранить в 2022–2030 годах объем перевозок на уровне 9,6 млн тонн в год, догрузить недопоставленные 1,8 млн тонн и поставлять порядка 0,5 млн тонн дополнительного объема дизтоплива на условиях скидки в 38%.

Правление ОАО РЖД не везде сохранило действующий уровень скидки: так, по Самарской группе утверждена скидка в 10,9% вместо запрошенных 18%, по Саратовскому НПЗ – не 25%, а 19%. Но остальные предложения «Роснефти» были, по информации «Ъ», приняты. В ОАО РЖД от комментариев отказались, в «Роснефти» не ответили на запрос «Ъ».

Введение даже действующих сегодня скидок вызвало сильный протест у конкурирующих с железными дорогами речных перевозчиков (см. «Ъ» от 31 января 2017 года). По итогам 2019 года по реке шло 13% отгрузок нефтепродуктов с Самарской, 5% с Уфимской группы и 12% – с Саратовского НПЗ. Собеседники «Ъ» на рынке речных перевозок в целом оценили новость как негативную, но ждут официального объявления.

Президент Института исследования проблем железнодорожного транспорта (ИИЖТ) Павел Иванкин называет решение правления «взаимным хеджированием»: ОАО РЖД получает долгосрочную гарантию объемов, а «Роснефть» – твердые ценовые условия. Он отмечает, что монополии, с одной стороны, нужно было выполнить поручение президента, данное после встречи с главой «Роснефти» Игорем Сечиным. С другой стороны, в условиях ухудшения экономики перевозок грузов первого класса ОАО РЖД нужно обеспечить возможность возврата нефтепродуктов на железную дорогу.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров отмечает, что десять лет – это больше, чем срок реализации даже крупного инвестпроекта, и «Роснефти» долгосрочное понимание величины скидки позволяет эффективно разрабатывать производственную, инвестиционную и логистическую стратегию. Получение скидки также важно в преддверии конкурса на перевозку нефтепродуктов с операторами, долгосрочные договоры с которыми истекают в конце первого квартала, говорит эксперт. Для ОАО РЖД, добавляет он, даже с учетом скидок наличие гарантированных объемов поставок нефтепродуктов крайне выгодно: конкуренция как с трубой, так и с речным транспортом довольно острая.

<https://www.kommersant.ru/doc/4605541>

ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2020.12.10; ЗАКОЛЬЦУЮТ ТРАНЗИТ: ЦКАД РАЗГРУЗИТ ДРУГИЕ МАГИСТРАЛИ; КОМУ ВЫГОДНЕЕ ЕЗДИТЬ ПО НОВОЙ КОЛЬЦЕВОЙ, КАКОЙ ТРАНСПОНДЕР ВЫГОДНЕЕ И КОГДА НАЧНУТ ВЫПИСЫВАТЬ ШТРАФЫ ЗА ПРОЕЗД

До конца года откроют еще один участок Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД) протяженностью около 100 км. Таким образом, новая трасса будет готова на 90%. Когда построят более удобные съезды, какие нюансы есть у оплаты проезда и как работает система распознавания инцидентов – выяснил корреспондент «Известий», побывавший на открывшемся участке ЦКАД.

«В этом году, надеемся, 90% ЦКАД будет закончено. Останется 10% на следующий год. Сейчас необходимо составить схемы дорожного движения на пуск, чтобы в последнюю неделю декабря запустить еще порядка 100 км дороги», – отметил заместитель председателя правительства РФ Марат Хуснуллин.

С ЦКАД на МКАД

С открытием ЦКАД в столице снизится поток транспорта на вылетных магистралях и уменьшится количество транзитного трафика, что скажется на транспортной ситуации для Москвы и Подмосковья, сообщил мэр Москвы Сергей Собянин.

«Огромное количество транзитного трафика уйдет на ЦКАД с МКАД. Разгрузятся вылетные магистрали», – отметил столичный градоначальник.

Главный редактор «Радио Автодор» Игорь Моржаретто рассказал «Известиям», что ЦКАД в первую очередь оценят перевозчики. Недаром магистраль входит в транспортный коридор Европа – Западный Китай.

«Чтобы рядовой автолюбитель ездил каждый день на работу, есть «бетонка». Нигде в мире платные скоростные дороги не строят для местных жителей, их строят для транзитного транспорта, грузоотправителей и путешественников. Если ехать из Москвы в Нижний Новгород, лучше воспользоваться ЦКАД и потратить 45–60 минут, чем 4 часа убить на «бетонку». При этом я сэкономлю уйму бензина», – рассказал Моржаретто. Слова эксперта подтвердили и представители транспортных компаний.

«Мы, заключая договор на скоростной рейс, прибегаем к платным дорогам. Потому что не срываются сроки», – рассказал представитель транспортной компании Delko Рустам Кутилин. Одним из основных критериев логистических компаний является время, отметил заместитель генерального директора транспортной компании «СиЭлСи груп» Александр Баранов. Поэтому он считает ЦКАД очень эффективным инструментом для перевозок.

«В час пик – вообще катастрофа»

ЦКАД – быстрая альтернатива дороге А107, Московскому малому кольцу. «Бетонка», как и раньше, останется бесплатной, но скорость передвижения по ней намного ниже, меньше и число полос. На время пути влияют ограничения движения в населенных пунктах, светофоры и железнодорожный переезд.

«Если двигаться по А107 – это сплошной поток автомобилей со средней скоростью 60–70 км/ч, также на других дорогах мешают движению одноуровневые развязки и большой железнодорожный переезд. В час пик – вообще катастрофа», – рассказал заместитель директора департамента инвестиционного и стратегического планирования ГК «Автодор» Андрей Лепихов.

Координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов посчитал, что дорога от Ногинска до М11 занимает около часа против 2,5 часа по бесплатному маршруту через МКАД.

«Минусы дороги на сегодняшний день – очень мало съездов. Но ЦКАД – скорее для транзитных машин, без конечной точки в Москве», – рассказал Шкуматов.

Временные неудобства

Обычные водители тоже оценят ЦКАД: по новой дороге можно, например, объехать пробки на МКАД или на М10 на подъезде к Москве.

«Если посмотреть на М11 «Нева», на М4 «Дон», то больше 85% в структуре потока – пользователи легкового транспорта, физические лица. И только 15% – пользователи, которые проезжают на грузовых автомобилях. Безусловно, с точки зрения назначения ЦКАД как транзитной артерии мы рассчитываем на переключение достаточно большого потока грузового транспорта, который едет с севера на восток, с севера на юг и с востока на юг. Но достаточно большое количество развязок, как уже сделанных, так и планируемых к реализации в следующей очереди, позволяет надеяться, что дорога будет востребована как среди транзитного транспорта, так и среди местного населения», – рассказал «Известиям» Андрей Лепихов.

Пока же местным жителям довольно трудно добираться до въездов на ЦКАД – для этого приходится делать немалые крюки.

«Что касается людей, которые живут непосредственно около ЦКАД, то проблема пользования дорогой заключается в малом количестве развязок на данный момент», – рассказал «Известиям» заместитель генерального директора по развитию компании «Автодор – Платные дороги» Дмитрий Наумов.

В «Автодоре» говорят, что это временное явление. Во-первых, водители привыкнут и найдут оптимальные маршруты, а во-вторых, должны появиться новые съезды.

«Съезд на Дмитровское шоссе запроектирован, правда, во вторую очередь. Первая очередь – дорога в том виде, в котором она есть. Вторая – дополнительные развязки с другими автомагистралями», – пообещал Андрей Лепихов.

Успеть за 15 минут

Еще один плюс ЦКАД – безопасность. Здесь нет пересечений на одном уровне, нет светофоров и нерегулируемых перекрестков. Кроме того, система контроля за движением своевременно выявляет инциденты, а на место ДТП оперативно придут аварийные комиссары – для этого им понадобится максимум 15 минут.

Информацию они получают от двух диспетчеров, которые наблюдают за экранами в ЦПУ (Центральный пункт управления). ЦПУ оснащен системой распознавания инцидентов – остановка транспортного средства, например, из-за закончившегося бензина, проколотой покрышки, ДТП, появление пешеходов, диких животных, движение в обратном направлении.

«Когда система срабатывает, оператору поступает сообщение и предложение сценария управления знаками и табло информации, а также предложение последовательности дальнейших действий. В любом случае место ДТП и подробности сразу же передаются комиссарам», – рассказал «Известиям» директор департамента IT-технологий и интеллектуальных транспортных систем ГК «Автодор» Игорь Антропов.

Вместе с первым участком ЦКАД начали работать система «Свободный поток», позволяющая обходиться без шлагбаумов, и единая технологическая платформа взимания денег на всех платных дорогах России. Не всё оказалось просто с внедрением таких высокотехнологичных систем.

«У нас было несколько задержек по передаче информации пользователям, вызванных технологическими особенностями, когда на одном уровне распознанный регистрационный знак не поступал на следующий уровень, который уже виден пользователям. Такого плана баги возникают, но оперативно исправляются. Иногда это вопрос одного дня», – рассказал «Известиям» Андрей Лепихов. По его словам, любая несправедливость по отношению к клиенту устраняется.

Еще один нюанс связан с атермальными стеклами, которыми оснащены многие современные автомобили.

«Беда их в том, что металлизированное покрытие блокирует сигнал транспондера. Многие производители оставляют место на стекле, где этого покрытия нет. Если это не предусмотрено, приходится держать транспондер на вытянутой из окна руке. Или же

использовать двухкомпонентный вариант, который мы сейчас тестируем», – поделился Дмитрий Наумов.

Задолженность – автоматом

Транспондер – самый удобный и выгодный способ для оплаты проезда по ЦКАД. Если смотреть на тарифную сетку, для транспондеров минимальная скидка составляет 15%, максимальная, для T-pass, – 50%. Также существует принцип каскадной скидки – чем дальше едешь, тем меньше платишь. Есть еще один важный нюанс.

«Если вы едете с транспондером госкомпании «Автодор», он же – T-pass, а на балансе недостаточно средств или даже минусовой баланс, то задолженность, которая появится после проезда по ЦКАД, запишется на лицевой счет. То есть после пополнения баланса задолженность автоматически погасится. Важно пополнить счет в течение пяти дней после проезда по ЦКАД. Иначе после принятия закона о штрафах за неоплату проезда по платной трассе может прийти штраф», – рассказал Дмитрий Наумов.

С транспондерами других компаний всё иначе. Если денег для проезда недостаточно, услуга оказывается, но проезд пользователь должен оплатить в режиме постоплаты.

Что касается штрафа, то поправки в КоАП еще не приняты, а значит, законного основания для денежной санкции нет. Однако за компенсацией ущерба госкомпания может обратиться в суд. Поэтому наращивать долги за неоплаченный проезд по ЦКАД не рекомендуют.

<https://iz.ru/1097544/anastasiia-pisareva/zakoltcuiut-tranzit-tckad-razgruzit-drugie-magistrali>

ИЗВЕСТИЯ; АННА УСТИНОВА; 2020.12.10; ИГРА НА ТОРМОЖЕНИЕ: БИЗНЕС ПРОСИТ СНЯТЬ С ОБСУЖДЕНИЯ ЗАКОНОПРОЕКТ О ТАКСИ; В ОТРАСЛИ ОПАСАЮТСЯ, ЧТО ПРЕДЛАГАЕМЫЕ НОРМЫ ПРИВЕДУТ К РОСТУ ТАРИФОВ

Таксомоторный бизнес выступил против законопроекта о такси, который уже прошел первое чтение в Госдуме. Принятие документа приведет к росту тарифов и может ускорить переток водителей в нелегальный сектор, предупредили в отрасли. Владельцы и директора 200 таксопарков из 30 регионов России направили письмо с отзывом на документ председателю Госдумы Вячеславу Володину (есть у «Известий»). Депутаты готовы учесть замечания бизнеса, сказали в парламенте.

Без учета подписавшихся

Руководители 200 таксопарков из 30 регионов России 4 декабря направили в Госдуму РФ на имя Вячеслава Володина обращение с критикой законопроекта «О такси». Письма компаний о поддержке инициативы продолжают поступать в Общественный совет по развитию такси, сообщила председатель организации Ирина Зарипова. На вечер 9 декабря собрано 300 подписей из 38 регионов страны.

Законопроект «О такси» внесли в Госдуму в июне 2018 года депутаты Вячеслав Лысаков, Евгений Москвичев, Виталий Ефимов и Виктор Дзюба. В декабре 2018-го его приняли в первом чтении, а во втором и третьем до сих пор не рассматривали.

Нынешняя активность в отношении законопроекта связана с тем, что решения принимаются без обсуждения с профессиональным сообществом, объясняет Ирина Зарипова. По ее словам, последние поправки были внесены в закрытом режиме, втайне от общественности. Поэтому представители таксопарков и решили объединить усилия и показать масштабность проблемы, собрав более 200 подписей под предложением прекратить обсуждение текущей версии законопроекта и начать всё с чистого листа.

– Мы не знаем, в каком сегодня статусе законопроект, но последняя доступная актуальная редакция нас удивила. Туда внесли нормы, которые не только не смогут решить проблемы рынка, но и ухудшат экономическую ситуацию многих таксопарков, – говорит Ирина Зарипова. – Мы считаем важным обратить на это внимание руководства Госдумы и не допустить принятия законопроекта, который морально устарел и отстал от современных реалий рынка.

От слов к тратам

Обеспокоенность бизнеса вызывает обязательная установка в автомобили устройств для контроля за рабочим временем водителей (тахографов) и устройств мониторинга усталости, что предусмотрено в законопроекте. Авторы письма отмечают, что на оборудование каждой машины понадобится порядка 80–100 тыс. рублей без учета трат на ежегодное обслуживание. В стране примерно 1 млн водителей, и на полное переоснащение отрасли нужно почти 100 млрд рублей. Это неизбежно повлечет за собой сокращение до 30% штатных сотрудников таксопарков. В результате многие компании либо разорятся, либо будут работать с нарушениями. Вместо обязательной установки тахографов можно использовать современное программное обеспечение, с которым уже успешно работают многие сервисы по заказу такси, сказали в «Везет» (аналоги тахографов есть в программах, через которые водители получают заказ).

Также в отрасли недовольны регулированием тарифов на перевозки. Сейчас сфера такси работает по рыночным механизмам: цены и количество машин регулируются спросом. Авторы письма задаются вопросом, кто будет нести ответственность за сокращение доходов водителей и таксопарков, в случае если новое регулирование приведет к подорожанию поездок и оттоку пассажиров. В «Везет» опасаются, что эта норма может привести к сговорам перевозчиков в отдельных регионах и это повлияет на развитие региональных рынков.

Тревогу таксопарков вызывает и положение о введении квот на количество машин такси в регионах. Авторы письма отмечают, что создание искусственных ограничений увеличит порог входа на рынок. Это чревато коррупцией в местных органах, выдающих лицензии, и ростом нелегальных перевозок.

В законопроекте также прописана необходимость тестировать водителей такси на знание города при наличии навигационных сервисов. В компаниях считают, что введение экзамена сформирует искусственные ограничения на допуск к профессии, а также создаст риски злоупотреблений со стороны чиновников.

Перечисленные нормы увеличат расходы на ведение деятельности служб заказа такси, таксопарки и водителей, согласен руководитель отдела по связям с общественностью сервиса заказа такси «Максим» Павел Стенников. Качественно это ни на что не повлияет, но приведет к росту стоимости поездок для пассажиров и ускорит переток водителей из легального сектора в нелегальный, сказал он.

– Абсурдно продолжать обсуждение документа по пунктам и работу с ним после четырех отрицательных отзывов Государственно-правового управления президента и аргументированной критики от участников рынка. Наилучший исход в этой ситуации – снять думский законопроект с рассмотрения и забыть о нем, чтобы создать современный законопроект для цифровой отрасли такси, – отметил Павел Стенников.

Готовы слушать

Один из авторов документа – член комитета по государственному строительству и законодательству ГД Вячеслав Лысаков – сказал «Известиям», что ему известно об обращении таксопарков. Более того, он согласен с замечаниями, сделанными в письме. Депутат пояснил, что с 2018 года концепция законопроекта была изменена и над документом работали люди без достаточных компетенций. По его словам, вносить какие-либо изменения в законопроект бессмысленно, а нужно «сносить его всеми силами». Таким образом, он допустил отклонение документа.

В **Минтранс** обращение таксопарков не поступало, сказали «Известиям» в пресс-службе. Работа над законопроектом продолжается, и говорить об окончательной позиции преждевременно, добавили в ведомстве.

Все участники рынка обеспокоены рассматриваемым законопроектом о такси, поскольку власти не привлекают к его обсуждению представителей отрасли, отметила представитель такси «Везет» Юлия Варламова. Действительно, все версии проекта в основном проходят

без обсуждения с бизнес-сообществом, подтверждают в пресс-службе «Ситимобил». Это вызывает обеспокоенность партнеров и таксопарков по некоторым положениям нового закона, которые повлияют на их работу и могут сделать ее нерентабельной, отмечают в агрегаторе.

Отсутствие правильного законодательного регулирования в сфере таксомоторных перевозок породит социальное напряжение, предупредил Вячеслав Лысаков. Ведь к ней имеют отношение несколько миллионов человек, если говорить о водителях и членах их семей. Такси в нашей стране всегда было социально значимой отраслью, особенно в экономически нестабильное время: для многих это основной способ подработки при потере работы или дополнительный заработок при низкой или нерегулярной зарплате, сказал депутат. Именно поэтому нужно обратить внимание на сигналы, которые подает профессиональное сообщество, и не игнорировать их во избежание «перегрева социального котла», заключил парламентарий.

<https://iz.ru/1097726/anna-ustinova/igra-na-tormozhenie-biznes-prosit-sniat-s-obsuzhdeniia-zakonoproekt-o-taksi>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # НЕДЕЛЯ; ГАЙВА ЕВГЕНИЙ; НА ЧЕТЫРЕ СТОРОНЫ; РОССИЯ СОЗДАСТ СЕТЬ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ С СЕВЕРА НА ЮГ И С ЗАПАДА НА ВОСТОК

На строительство инфраструктуры Северного морского пути (СМП) до 2030 года будет направлено 270 млрд рублей, сообщили в **минтрансе**. В обновленном Комплексном плане модернизации инфраструктуры создание этого транспортного пути предусмотрено отдельным федеральным проектом.

К 2024 году предполагается довести грузопоток на Севморпути до 80 миллионов тонн. Благодаря этому появится возможность увеличить добычу газа и нефти. В результате Россия может выйти на лидирующие позиции на мировом рынке сжиженного природного газа, производя его до 120 млн тонн в год. Импульс к развитию получит также нефтегазохимия.

Длина судоходного маршрута составляет 5600 км от пролива Карские Ворота до бухты Провидения. На всем протяжении необходимо расширить, обустроить порты, подъездные пути к ним. Всего запланированы работы на 27 объектах. Например, до 2024 года предполагается построить терминал сжиженного природного газа и газового конденсата «Утренний» в морском порту Сабетта, включая подводные гидротехнические сооружения, ледозащитные сооружения, объекты безопасности мореплавания, а также реконструировать судоходный подходной канал к порту. По расчетам экспертов, используя Севморпуть, можно на 10-30% сократить время перевозки грузов из крупнейших портов Азии в Европу. В результате Севморпуть станет конкурентоспособным транспортным коридором, который позволит России наращивать международные перевозки, развивать, например, поставки сельхозпродукции в Азию.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # НЕДЕЛЯ; ГАЙВА ЕВГЕНИЙ; 2020.12.9; ИЗ МОСКВЫ В КАЗАНЬ ЗА ШЕСТЬ ЧАСОВ

Транспортный коридор «Европа – Западный Китай» запустят в 2024 году. Строительство автодороги разбили на девять этапов, сообщили в **минтрансе**.

По замыслу, новая транспортная артерия должна соединить несколько экономически развитых регионов страны и принять транзитные грузы между Востоком и Западом.

Основой маршрута станет современная скоростная трасса М12 «Москва – Казань». В федеральном проекте «Строительство автомобильных дорог международного транспортного коридора «Европа – Западный Китай» прописаны девять ее этапов, включая участок обхода Балашиха – Ногинск, а также строительство обхода города Тольятти. Сейчас уже заключены контракты по восьми этапам на принципах

«проектирование плюс строительство». А по обходу Тольятти концессионер уже прошел Главгосэкспертизу на внеклассный мостовой переход через Волгу, идет подготовка территории строительства.

Общее финансирование этого федерального проекта составит 705 млрд рублей, в том числе 332 млрд рублей в 2021-2023 годах за счет федерального бюджета.

Открытие движения по новой автодороге сократит время в пути от Москвы до Казани в два раза – с 12 до 6 часов – и позволит повысить уровень безопасности в пути.

Трасса протяженностью 729 километров пройдет по территории пяти регионов – Московской, Владимирской, Нижегородской областей, Чувашии и Татарстана. Стройка серьезно подтолкнет развитие экономики регионов. Непосредственно на строительстве трассы будут заняты около 30 тысяч специалистов и рабочих, еще около 130 тысяч рабочих мест появится в смежных отраслях экономики.

Трассу построят на основе государственно-частного партнерства. Проезд для легковых автомобилей будет стоить около 1,6 тысячи рублей.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # НЕДЕЛЯ; 2020.12.9; МАГИСТРАЛЬ ИДЕТ НА ЮГ

Развитие железнодорожных транспортных путей в переформатированном Комплексном плане модернизации и развития инфраструктуры разделили на пять федеральных проектов. В приоритете – связка различных частей страны и строительство высокоскоростных магистралей.

Для развития Центрального транспортного узла модернизируют и построят 129 объектов за счет средств РЖД, федерального и столичного бюджетов. В проект заложен качественно новый уровень предоставления транспортных услуг пассажирам центральной агломерации, входящей в топ-20 крупнейших агломераций мира, отметили в **минтрансе**.

Развитие железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна направлено на повышение транспортной доступности и увеличение скорости доставки грузов в южные российские порты. Для развития железнодорожных подходов к морским портам Северо-Западного бассейна предусмотрен отдельный федеральный проект. Он включает 180 объектов. Как и в случае с южными подъездными путями, они будут модернизированы практически полностью за счет внебюджетных источников.

Кроме того, будет сформирован специализированный пассажирский коридор «Центр – Юг». После проведения работ только на участке Москва – Горячий Ключ к 2028 году усредненное время движения пассажирского поезда до Сочи сократится с 32 до 18 часов, а в Симферополь – до 20 часов.

На Восточном полигоне железных дорог планируется ввести до 2024 года более 500 объектов. Предусмотрена также электрификация железных дорог на этом направлении.

До 2027 года завершится строительство высокоскоростной магистрали Санкт-Петербург – Москва, что позволит освободить прежние пути для грузов.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # НЕДЕЛЯ; ГАЙВА ЕВГЕНИЙ; 2020.12.9; ПЛАНЫ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ И РЕМОНТУ ДОРОГ В ЭТОМ ГОДУ УЖЕ ВЫПОЛНЕНА НА 97%

Запланированные на этот год работы по ремонту дорог в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги» выполнены уже на 97%. Новое покрытие уложено на площади 140 млн квадратных метров дорожного полотна.

Ключ к успешному выполнению нацпроекта – раннее заключение контрактов на выполнение работ. Необходимые процедуры провели еще в начале года, работы ведутся на 7015 объектах. «Благодаря этому динамика по сравнению с прошлым годом положительная, показатели по укладке всех типов покрытия выше на 11,5 млн квадратных метров, чем в прошлом году», – отметили в **минтрансе**.

Темпы дорожных работ не снижались, даже несмотря на сложную ситуацию, связанную с пандемией. Наоборот, многим регионам работы удалось закончить раньше срока, а некоторые даже приступили к ремонту участков, запланированному на 2021 год. По скорости выполнения работ лидируют 12 регионов.

Нацпроект нацелен на повышение качества жизни населения, потому большое значение придается восстановлению дорог, ведущих к социально значимым объектам. В течение двух лет с начала реализации нацпроекта в нормативное состояние приведут более 800 участков подъездных путей к медицинским учреждениям.

Также с 2019 года в 83 регионах страны уже отремонтировали и обустроили около 1400 дорог, ведущих к детским образовательным и досуговым учреждениям. Основная часть дорог была введена в эксплуатацию до начала учебного года.

Высокие темпы ремонта дорог будут выдержаны и в следующем году. Сейчас контракты на выполнение работ, запланированных в 2021 году, уже заключены на 46%. Значит, подрядные организации смогут заранее подготовиться к новому дорожно-строительному сезону, в том числе предусмотреть необходимое ресурсное обеспечение и заготовить материалы. Тем самым удастся избежать дефицита материалов и роста цен, подчеркивают в минтрансе.

В этом году финансирование нацпроекта соответствует определенным ранее параметрам. Частично освоены средства, запланированные на 2021 год, добавили в минтрансе.

Объемы ресурсов, выделенных в этом году на ремонт дорог, специалисты называют беспрецедентными. На мероприятия проекта «Дорожная сеть» направлено 311 млрд рублей, из них 176,1 млрд рублей – из региональных дорожных фондов. Всего в нормативное состояние в этом году приведут более 16 тысяч километров автомобильных дорог.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # НЕДЕЛЯ; БАРШЕВ ВЛАДИМИР, КОЛЕСНИКОВА КСЕНИЯ; 2020.12.9; ПРАВИЛА КУЛЬТУРНОГО ПЕШЕХОДА; ЗАЧЕМ РЕБЕНКУ ЗНАТЬ ПДД И ВСЕМ НАМ – ИСТОРИЮ

ДОРОГА В ШКОЛУ

Как стать заметнее на дорогах и зачем это нужно ребенку? Как правильно обходить транспорт и вести себя в машине? Школьники младших классов участвуют во Всероссийской онлайн-олимпиаде «Безопасные дороги». Ребята в интерактивном и развлекательном формате выполняют задания на знания ПДД, дорожных знаков и правильных действий в сложных ситуациях.

Олимпиада проводится АНО «Национальные приоритеты» совместно с Госавтоинспекцией МВД России, **минтрансом** и Росавтодором в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Новые развязки и светофоры – это хорошо, но еще лучше, когда дети знают, как со всем этим правильно обращаться.

Как рассказали в ГИБДД, задания простые, но они охватывают все сферы безопасности движения.

Над ними трудились специалисты Национального медицинского исследовательского центра психиатрии и наркологии имени В.П. Сербского вместе с сотрудниками Госавтоинспекции. В итоге получилось немного похоже на то, когда сдаешь на права. Но, конечно, проще и увлекательнее, с поправкой на особенности детской психики.

Задания размещены на портале Учи.ру. Победителей и проигравших не будет – все ребята получают электронные дипломы. А главное – знания, которые пригодятся в жизни каждый день.

ПРОЕКТ

ПРАЗДНИК НА УЛИЦЕ ПОБЕДЫ

Проект «Улица Победы» предусматривает благоустройство объектов улично-дорожной сети, названных в честь Дня Победы или героев Великой Отечественной войны. Кампания

реализуется в 83 регионах, принимающих участие в национальном проекте «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Проект «Улица Победы» стал инициативой ряда российских регионов, которую поддержало **Министерство транспорта РФ**. День Победы – особый праздник для транспортной отрасли. Во время войны на территории СССР было разрушено 91 тыс. км автодорог, 90 тыс. мостов и других сооружений. Дорожниками было восстановлено около 100 тыс. км автомобильных дорог, свыше 1 млн мостов.

ПОДРОБНОСТИ

Узнать, как идет ремонт и благоустройство улиц Победы именно в вашем городе, вы сможете, если воспользуетесь предлагаемым QR-кодом.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # НЕДЕЛЯ; ГАЙВА ЕВГЕНИЙ; 2020.12.9; АВАРИИ ПРИЖМУТ К ОБОЧИНЕ

По данным официального сайта Госавтоинспекции, с января по октябрь 2020 года в России в дорожно-транспортных происшествиях погибли 13 076 человек, за аналогичный период прошлого года – 13 708 человек. За год смертность снизилась почти на 5%, но этого мало для выполнения нацпроекта.

К 2024 году число погибших в ДТП планировалось снизить в 3,5 раза по сравнению с 2017 годом, или до четырех погибших на 100 тысяч человек населения. Задача амбициозная, если учесть, что в 2017 году в России в среднем гибло 13 человек на 100 тысяч.

Но поставленная цель не лишена смысла. В развитых странах мира уже в 2017 году показатель смертности не превышал четырех человек на 100 тысяч. Например, в Германии погибших в ДТП было 3,8 на 100 тысяч населения, в Японии – 3,7, а в Норвегии – всего 2 человека. Разрыв с этими странами просто необходимо сокращать.

К своему результату страны шли десятком, а то и два-три десятка лет. В России планируется сделать подобный рывок за 13 лет. По итогам расширенного заседания президиума Госсовета, прошедшего 28 сентября, президент Владимир Путин поручил правительству установить целевое значение не более четырех погибших в ДТП людей на 100 тысяч человек к 2030 году.

Как указано в «Стратегии безопасности дорожного движения», многократное отставание от показателей развитых стран обусловлено низкой дисциплиной водителей, низким качеством дорог и недостатками организации движения. Меры, предусмотренные нацпроектом, будут направлены на самые болевые точки.

Уже в ближайшее время планируется подготовить поправки в законодательство, усиливающие ответственность за наиболее опасные нарушения правил дорожного движения. На 65 участках автодорог внедрят интеллектуальные системы. Контролировать безопасность автомобилей будут с помощью специальной техники. На федеральный проект «Безопасность дорожного движения» в составе нацпроекта до 2024 года заложено 55,9 млрд рублей.

ИННОВАЦИИ

ПРОЕЗЖИЕ ЧАСТИ

Методика объемного проектирования асфальтобетонных смесей, устройство тонких слоев износа, геосинтетические материалы – в строительстве уже активно применяются новейшие технологии и материалы. Доказавшие свою результативность передовые практики используют также в ходе ремонта федеральных и региональных трасс. По итогам 2019 года доля контрактов, в которых было предусмотрено использование таких технологий, уже составила более 45% при плановом значении в 10%. В 2020 году более половины заключенных по нацпроекту контрактов предусматривают использование современных технологий и материалов. Один из приоритетов нацпроекта – повышение качества работ. Для достижения этой задачи сформирован реестр новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений. Сейчас в списке более 1000 участков применения, 300 технологий, 750 материалов, 190 конструкций, 300 регламентирующих

документов дорожной отрасли, отмечают в **Росавтодоре**. В ведомстве предлагают уточнить показатели применения наилучших технологий и материалов, чтобы они точнее отражали ситуацию. Учитывать будут не контракты, а объекты нацпроекта, на которых применяются технологии и материалы, включенные в реестр. К 2024 году доля таких объектов должна составлять 40%.

ПОДРОБНОСТИ

А как обстоят у нас дела с инновациями в беспилотном транспорте? Об этом можно узнать по QR-коду.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # НЕДЕЛЯ; 2020.12.9; НОВЫЕ АВТОБУСЫ ПОЕХАЛИ В РЕГИОНЫ

Новые автобусы и троллейбусы в этом году в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» поступают в 12 регионов. В федеральном бюджете до 2024 года предусмотрено 20 млрд рублей, по 4 млрд рублей ежегодно.

Всего будет поставлено 447 газомоторных автобусов большого класса и 64 троллейбуса. В этом году в программе участвуют Пермская, Белгородская, Воронежская, Екатеринбургская, Ивановская, Кемеровская, Липецкая, Нижегородская, Омская, Самарско-Тольяттинская, Череповецкая и Казанская городские агломерации. Перевозчики могут приобрести автобусы в лизинг со скидкой 60%.

Как отметили в **минтрансе**, заявки регионов уже набираются на общую сумму в 53 млрд рублей на 2020 год и на 60 млрд рублей – на следующий. Потому программу предложили преобразовать в отдельный федеральный проект и увеличить ее финансирование.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # НЕДЕЛЯ; ГАЙВА ЕВГЕНИЙ; 2020.12.9; ИНТЕЛЛЕКТ РУЛИТ

Управлять потоком автомобилей будут интеллектуальные транспортные системы (ИТС). Такими комплексами оснащают дороги в регионах России.

Автоматизированные системы способны сами регулировать включение и выключение освещения в зависимости от погодных условий, переключать светофоры с учетом интенсивности движения, фиксировать нарушения и дорожно-транспортные происшествия.

В этом году для пилотного внедрения ИТС было отобрано 22 региона. Спрос на включение в проект был гораздо выше. Всего поступило 56 заявок от 50 регионов. Так что выбирали самые проработанные проекты. Некоторые из них уже реализуются на местах. ИТС внедряют в городских агломерациях с населением более 300 тысяч человек. На 2020 год по этому направлению **нацпроекта** предусмотрен объем финансирования в 3,3 млрд рублей. Регионы софинансируют расходы на внедрение «умных» систем. Как рассказали в **Росавтодоре**, отобранные регионы провели конкурсные процедуры и заключили контракты на сумму более 500 млн рублей. При этом экономия бюджетных средств составила более 60 млн рублей.

Внедрение ИТС позволит консолидировать существующие в каждом регионе подсистемы управления дорожным движением по принципу «одного окна». Системы должны предоставлять предварительно обработанные данные операторам, а также выдавать варианты принятия решений в штатных и нештатных режимах. Кроме того, ИТС должны быть способны принимать сами решения из уже существующего набора сценариев по управлению транспортной системой в штатном режиме и координировать работу всех комплексных подсистем. В результате повысится уровень безопасности на дорогах.

22 региона из 50 подавших заявки отобрали для пилотного внедрения интеллектуальных транспортных систем в этом году. Автоматизированные системы внедряют в городских агломерациях с населением более 300 тысяч человек.

В некоторых регионах отдельные части ИТС уже действуют. Например, это комплексы фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения, автоматические пункты весогабаритного контроля, системы мониторинга параметров транспортного потока, системы метеомониторинга.

Как отмечают специалисты, уже начали возникать серьезные проблемы при организации информационного взаимодействия и интеграции подсистем как в рамках одной территории, так и на межрегиональном уровне. Регионам предстоит обеспечить межведомственную и межсубъектную интеграцию уже существующих подсистем и создать условия для их оптимизации в будущем, отмечают в **Росавтодоре**.

<https://rg.ru/2020/12/08/intellektualnye-transportnye-sistemy-budut-upravliat-potokom-mashin-v-rf.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # НЕДЕЛЯ; ГАЙВА ЕВГЕНИЙ; 2020.12.9; БЕСПИЛОТНИКАМ НАПИШУТ ЗАКОН

Закон о беспилотных автомобилях в России, как предусмотрено нацпроектом, примут в следующем году. Урегулировать инновационную сферу необходимо как можно быстрее, говорят представители власти и эксперты.

Внедрять беспилотные автомобили на российских дорогах предполагается поэтапно. Правила установят для операторов, управляющих машинами дистанционно, и для водителей, которые сидят за рулем и просто следят за обстановкой.

Водителям помимо обычного удостоверения потребуется дополнительный документ на право управлять беспилотником.

Отвечать за эксплуатацию беспилотников, в том числе определять порядок расследования ДТП с их участием, станет уполномоченный правительством орган исполнительной власти. Чтобы нормы не препятствовали, а способствовали развитию наукоемкой отрасли, необходимо находиться в постоянном контакте с передовыми отечественными организациями, центрами компетенций цифровой трансформации, отмечают в **минтрансе**.

Сейчас прорабатывают элементы законопроекта. Например, могут обязать оснащать беспилотники «черными ящиками» для фиксации причин происшествий.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # НЕДЕЛЯ; КУЛИКОВ ВЛАДИСЛАВ; 2020.12.9; КТО ПОЙМАЕТ ЗЕБРУ; СУДЫ ОБЯЗЫВАЮТ ЧИНОВНИКОВ ЛИЧНО ПРОВЕРЯТЬ КАЧЕСТВО ДОРОГ

По данным Судебного департамента при Верховном суде России, в этом году в течение шести месяцев были наказаны более 6,6 тысячи должностных лиц за какие-то дорожные недоразумения: ямы, колдобины, «сбежавшие зебры» и тому подобное. В КоАП есть специальная статья с санкциями для тех, кто должен следить за состоянием дорог, но не справляется.

Например, в Свердловской области суд оштрафовал за небезопасные дороги первого замглавы Камышловской администрации. Минувшим летом сотрудники ГАИ обнаружили, что дороги на некоторых улицах города Камышлова пустынные. В том смысле, что на них ничего нет. «В частности, на улицах Северная, Леваневского, Куйбышева, Ленинградская, Энгельса было выявлено отсутствие дорожной разметки. Не была нанесена горизонтальная разметка, «стоп-линия», разметка, обозначающая искусственную неровность, не нанесена сплошная линия, «зебра». Это говорило о том, что контроль за исполнением муниципального контракта по содержанию и ремонту автомобильных дорог не осуществлялся, что создало угрозу безопасности дорожного движения на указанных участках автодороги. Сотрудником полиции был составлен акт и протокол об административном правонарушении», – рассказывают в Свердловском областном суде.

В итоге суд первой инстанции оштрафовал начальника на 20 тысяч рублей. Во второй инстанции защита попыталась доказать, что чиновник ни при чем, а во всем виноваты подрядчики. Мол, администрация поручила специальной компании следить за состоянием дорог, а начальник слишком большой человек, чтобы опускаться до банальной дорожной разметки. Однако суд с такими доводами не согласился. Как первый замглавы администрации городского округа, stolonachальник был обязан контролировать дорожную сеть. «Заключение муниципального контракта не освобождало его от проведения мониторинга состояния муниципальных дорог, а также от обеспечения контроля качества выполненных по муниципальному контракту работ», – подчеркнул Свердловский областной суд. Штраф остался в силе.

Соответствующая статья КоАП предусматривает штраф за нерадение за дорогами для чиновников от 20 до 30 тысяч рублей, для юридических лиц – от 200 до 300 тысяч рублей. Проверки же регулярно проводит Государственная инспекция безопасности дорожного движения.

ТАСС; ДМИТРИЙ БЕЛЯЕВ; ТУРИСТИЧЕСКИЕ ПУЗЫРИ» И «ДОРОЖНЫЕ КОРИДОРЫ». КАК ПУТЕШЕСТВУЮТ ВО ВРЕМЯ ПАНДЕМИИ?

Международный рынок авиаперевозок – одна из самых пострадавших из-за пандемии коронавируса отраслей. Закрытие границ, сокращение туров и командировок привели к коллапсу туристического сектора и серьезно уменьшили пассажиропоток по всему миру. Согласно информации The Wall Street Journal, ежедневное число рейсов из Нью-Йорка в Лондон сократилось с 30 вылетов до пяти. А наиболее загруженное сообщение из Сингапура в Куала-Лумпур уменьшилось с 42 до двух вылетов в день. Согласно сентябрьскому прогнозу МЭР, в 2020 году пассажирские авиаперевозки в России сократятся на 53%. Для того чтобы поддержать переживающую кризис индустрию, правительства разных стран пытаются создавать так называемые туристические пузыри и коридоры. Рассказываем подробнее об этом явлении, объясняем, как и насколько эффективно оно работает.

В начале декабря министр туризма Таиланда Пипат Ратчакитпракан заявил, что королевство будет закрыто для отдыхающих как минимум до второго квартала 2021 года. Страна собирается взять время для поэтапного восстановления отрасли после пандемии. При этом некоторых туристов все же ждут на курортах уже в начале следующего года.

Еще в октябре агентство Bloomberg сообщило, что Таиланд ведет переговоры о создании «туристического пузыря» с Китаем, который должен заработать уже в январе 2021 года. Это позволит гостям из КНР посещать страну, не просиживая двухнедельный карантин, ограничившись лишь тестом на коронавирус и мобильным приложением для фиксации перемещений. Мера позволит королевству все же пригласить ограниченное число отдыхающих в сезон китайского Нового года, но следить за распространением вируса.

Без успешных примеров

Один из первых таких «пузырей» появился еще в мае, в Европе. Тогда три балтийские страны – Литва, Латвия и Эстония – договорились о свободном перемещении своих граждан по общей территории. Учитывая немногочисленное население этих государств, а также относительно невысокое число заражений, инициатива казалась хорошим решением для поддержки авиасообщения и туризма.

«Балтийский «туристический пузырь» – это возможность для возобновления бизнеса и проблеск надежды для людей на то, что жизнь возвращается в нормальное русло», – заявлял тогда премьер-министр Литвы Саулюс Сквернялис.

Вскоре большая часть Европы начала превращаться в гигантский «туристический пузырь». Европейская комиссия запустила проект Re-open EU – сайт, на котором перечислялись правила для путешественников во всех странах содружества. При этом каждое государство решало самостоятельно, в каком темпе открывать границы, на каких

условиях и с какими странами. К примеру, Италия и Германия быстро сняли ограничения для людей, прибывающих из стран ЕС или Шенгенской зоны. Для своих соседей постепенно начала открываться и Великобритания.

Балтийский «туристический пузырь» лопнул с приходом осени. В начале сентября Латвия потребовала от прибывающих граждан из Эстонии соблюдать 14-дневный карантин из-за роста заражений. До этого границы внутри Европы уже вновь начали точечно закрывать и другие страны континента. Причиной стала новая волна коронавируса, которая начала подниматься в туристический сезон. Массовые поездки за город и на курорты провоцировали вспышки и привели к новым ограничениям.

«Пузыри» создавали и в других частях света – к примеру, Новая Зеландия и Австралия договорились о «транстасманском пузыре», который просуществовал примерно столько же, сколько и балтийский. Уже к концу минувшего лета его «поставили на паузу». С 16 октября он работает лишь в одном направлении: граждане Новой Зеландии могут посещать некоторые регионы Австралии без карантина, но по возвращении домой вынуждены его проходить.

«Мы не готовы к отмене карантина для приезжающих из Австралии. Стратегия этой страны позволяет [властям] принять такое решение, <...> но мы должны обеспечить безопасность новозеландцев», – сказала премьер-министр Джасинда Ардерн.

Из «пузырей» в «коридоры»

Несмотря на то что концепцию нельзя однозначно назвать успешной, ее все равно продолжают рассматривать как одну из наиболее предпочтительных моделей для постепенного возобновления авиоперевозок. 22 ноября «туристический пузырь» должен был начать действовать между Сингапуром и Гонконгом, что позволило бы жителям этих городов путешествовать без соблюдения карантина, а лишь со справкой об отсутствии коронавируса. Несмотря на долгую подготовку, открытие «пузыря» отложили до 2021 года из-за ухудшения эпидемической ситуации в Гонконге. Страны региона продолжают следить за судьбой сингапурско-гонконгской договоренности, которая может стать показательной моделью. Сингапурские власти также готовы вести переговоры о создании «туристических пузырей» и с другими партнерами. Ими могут стать страны, для которых республика открыла границы в одностороннем порядке или на особых условиях.

Например, город могут посещать жители Австралии, Вьетнама, Китая, Новой Зеландии. Кроме того, «зеленые коридоры» открыты для деловых и официальных поездок с Брунеем, Германией, Индонезией, КНР, Малайзией, Республикой Корея и Японией.

Концепция «коридоров» пока остается наиболее предпочтительной для многих стран, которые пропускают через границы лишь отдельные категории граждан и на определенных условиях (карантин и т.п.).

Свои стратегии упрощенных поездок вырабатывают и сами авиакомпании. Так, Delta Air Lines намерена начать безкарантинные рейсы из Атланты в Рим для путешественников с отрицательным тестом на коронавирус и правом въезда в Европейские союз. Такой же «коридор» вскоре может соединить Рим с Нью-Йорком. Для участия программы пассажирам Delta понадобится три теста: один тест ПЦР, проведенный за 72 часа до вылета, экспресс-тест перед посадкой на трансатлантический рейс и еще один экспресс-тест по прибытии.

Соглашение об упрощенном режиме поездок также действует между Лондоном и Нью-Йорком, где прибывшим пассажирам с отрицательными тестами все равно необходимо уходить на карантин, но лишь на пять дней вместо 14. При этом власти давно обсуждают создание полноценного «пузыря» между этими городами, чего до сих пор так и не случилось.

Перспективы перелетов

Введение новых «пузырей» и «коридоров» остается для индустрии единственной надеждой на увеличение числа пассажиров и перелетов. Однако, как показывает практика,

даже при таких условиях путешествия представляют серьезный риск распространения инфекции.

Как заявил Дэвид Фридман, эксперт по инфекционным заболеваниям из Университета Алабамы в Бирмингеме, разовые тесты для путешествий слишком неточны, чтобы предотвратить распространение коронавируса.

«Если кто-то инфицирован, уровень вируса в его организме постепенно увеличивается», – говорит Фридман. Поэтому после одного теста «нужен вполне конкретный отрезок времени, чтобы выявить положительный результат».

Несмотря на это, как пишет портал [AirlineGeeks](#), в последние несколько месяцев внутренние рынки авиаперевозок показывают признаки восстановления. К примеру, в Китае количество внутренних поездок составило до 85% от того, что было до пандемии. В Индии их объем составляет 50% от уровня 2019 года. В Южной Америке на долю авиакомпаний Чили приходится около 60% пассажиропотока перед пандемией, в то время как в Бразилии на долю GOL Airlines и Azul Brazilian Airlines приходится 70% рейсов 2019 года.

Полноценное возвращение международных авиаперевозок вряд ли стоит ждать до начала массовой вакцинации. Первые прививки от коронавируса уже начали делать в России и Великобритании. Возможно, скоро авиакомпании перестанут требовать тесты и соблюдения карантина у тех, кто вакцинирован. Пока сложно говорить о перспективах такого решения.

Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA), представляющая 290 авиакомпаний, ожидает, что объем перевозок в 2020 году будет на 66% ниже уровня 2019 года. По оценкам IATA, воздушное сообщение достигнет допандемийного уровня в лучшем случае в 2024 году.

<https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/10200867>

ИНТЕРФАКС; 2020.12.8; ТОЧКА В ПУТИ

Морпорты Сахалина и Камчатки посоревнуются за возможность стать частью Северного морского пути. Их ожидает реконструкция.

Пунктом разворота Северного морского пути (СМП) может стать либо сахалинский порт Корсаков, либо порт Петропавловска-Камчатского. Окончательное решение властей будет зависеть от качества и скорости модернизации каждого из объектов.

«Это совершенно очевидно, что нам надо развивать и там (на Камчатке – ИФ) порт, и здесь (на Сахалине – ИФ). Но какой порт будет двигаться быстрее, будет зависеть, в том числе, и от руководства субъекта. Валерий Игоревич (Лимаренко, губернатор Сахалина – ИФ) проявляет большую энергию в продвижении этого проекта. Я уверен, что такая же позиция будет и со стороны Владимира Солодова (губернатор Камчатки – ИФ). Это нормальное соревнование», – сообщил журналистам вице-премьер, полпред президента РФ в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев по итогам совещания в городе Корсаков (Сахалинская область) 8 декабря.

Глава Минвостокразвития России Алексей Чекунков, также присутствовавший на совещании, сообщил журналистам, что «Корсаковский морской торговый порт должен служить точкой входа для бесшовной железной дороги с Сахалина в Европу». По его словам, после реконструкции товарооборот в порту вырастет в 20 раз.

«Сейчас идет формирование грузовой базы, очень серьезные компании вовлечены в это. И мы убеждены, что этот проект состоится, и действительно Сахалин сможет стать логистическим хабом», – отметил Чекунков.

Как уточнил журналистам заместитель председателя правительства Сахалинской области Сергей Олонцев, реконструкция и расширение порта Корсаков потребует около 90 млрд рублей.

«Проект по реконструкции Корсаковского порта сейчас находится на стадии разработки декларации о намерениях, в котором будут указаны основные технические и экономические параметры. По предварительным данным, (вложения в реконструкцию оцениваются – ИФ) в районе 90 млрд рублей», – сказал он.

По его словам, после реконструкции порт станет полноценным логистическим центром, что позволит эксплуатировать его в рамках Северного морского транспортного коридора (СМТК), так называемого проекта СМТК+.

«Цель этого проекта – создание мощностей контейнерного терминала с тем, чтобы можно было обрабатывать до 1 млн контейнеров в год, а также создание дополнительного пирса по приему нефтепродуктов на 250 тыс. тонн в год и пассажирского терминала, который будет принимать суда для перевозки пассажиров, а также автомобильного транспорта», – отметил зампред областного правительства.

Напомним, что Минтранс России уже включил развитие порта Корсаков (ожидаемый прирост годовых мощностей до 11 млн тонн в 2029-2030 годах) в проект комплексного плана модернизации инфраструктуры (КПМИ). Грузовая база проекта будет обеспечена в первую очередь за счет перевалки контейнеров и других видов грузов, за исключением углеводородного сырья, следующих из стран Азиатско-Тихоокеанского региона через Россию в Европу. В частности, в порту построят контейнерный терминал грузооборотом 600 тыс. TEU (Twentyfoot Equivalent Unit, единица измерения груза, равная объему одного 20-ти футового контейнера – ИФ) с увеличением в 2030 году до 4,5 млн TEU, универсальный терминал для генеральных грузов на 3 млн тонн в год, рыбный терминал на 1 млн тонн в год, а также международный грузопассажирский терминал, рассчитанный на 250 тыс. человек и 50 тыс. автотранспортных средств в год.

«Корсаковский морской порт является принципиально важным, системообразующим как для Сахалина – переваливает более 80% грузов, так и для перспективы развития Северного морского пути, поэтому им надо заниматься серьезно. Сегодня говорилось о планах модернизации порта. Эти планы предусматривают увеличение объемов перевалки грузов в 20 раз – с 1,5 млн тонн (в год – ИФ) до 30 млн», – сказал журналистам в свою очередь Юрий Тругнев.

Вице-премьер назвал планы по модернизации порта «очень амбициозными, но неизбежными», поскольку Корсаков никак не обойти на трассе Северного морского пути. Планируется, что порт останется в региональной собственности, а на его реконструкцию пойдут как федеральные, так и частные инвестиции.

«Впереди еще довольно значительный путь: надо, прежде всего, консолидировать пакет акций (АО «Корсаковский морской торговый порт» – ИФ) под управление Корпорации развития Сахалинской области. Далее необходимо технико-экономическое обоснование проекта, сам проект. И существенным будет определение источников инвестиций. Уверен в том, что модернизацию порта надо проводить с привлечением частных инвестиций», – отметил полпред.

Также предварительное технико-экономическое обоснование (ТЭО) для создания портов-хабов для транзита грузов по Севморпути готовят в Мурманске и Петропавловске-Камчатском. Кстати, власти Камчатки, чтобы создать единую портовую инфраструктуру для судов, которые следуют по Севморпути, уже начали реконструкцию причалов в бухте Авачинская (принадлежат «Нацрыбресурс»). Первые три модернизированных причала планируется сдать в эксплуатацию в мае 2021 года.

«Проект по реконструкции сооружений (причалов – ИФ) комплексный, он связан с инвестиционными планами резидента Свободного порта Владивосток, который планирует здесь создавать целый терминал по перевалке рыбной продукции, включая морозильные мощности, контейнерные площадки и парк рефрижераторных контейнеров. Сейчас нам надо определиться с планами по развитию терминала. Новый объект должен создать

рабочие места и предоставить сбалансированное обслуживание флота в Авачинской бухте», – рассказал губернатор Камчатского края Владимир Солодов.

Как сообщили в пресс-службе правительства региона, причальный фронт длиной 533,6 погонных метров позволит принимать и обрабатывать морские суда водоизмещением до 30 тыс. тонн. Этот круглогодичный морской транспортный узел не только увеличит российские мощности для перевалки и хранения рыбных грузов, но также станет важным элементом Северного морского пути.

«Это драйвер нашей экономики. Мы видим перспективу увеличения объемов перевалки грузов, в том числе за счет задействования возможностей Северного морского пути. Единой концепции, к сожалению, сейчас нет», – отметил губернатор Камчатки.

Как ранее сообщал журналистам глава «Русатом Карго» (входит в ГК «Росатом») Алексей Неклюдов, начать пилотную эксплуатацию Северного морского транзитного коридора корпорация планирует с 2024 года.

«В период с 2020 по 2024 год мы планируем построить два перевалочных портовых хаба на северо-западе и северо-востоке страны для того, чтобы обеспечить быструю и эффективную перегрузку контейнеров, контейнерезированных грузов из фидерных судов на суда ледового класса», – говорил он.

Компания приступила к прединвестиционной проработке СМТК, в рамках которой планируется уточнить целевой сегмент рынка и определить маркетинговую стратегию, провести исследование объема и структуры грузооборота, маршрутов между Северной Европой и Восточной Азией, оценить перспективный грузопоток и выбрать площадки для перегрузочных хабов на востоке и на западе маршрута, а также провести аудит верфей для строительства пилотной серии судов ледового класса Arc-7.

Между тем, как рассказал исполняющий обязанности руководителя по научному направлению Института Севера и Арктики Сибирского федерального университета (СФУ, Красноярск) Руслан Шарафутдинов, в советское время рекордный объем перевозок по Севморпути был достигнут в 1987 году – 6,6 млн т. В 2017 году эта цифра значительно выросла – до 10,7 млн т, а к концу 2019 года грузопоток по Северному морскому пути и вовсе составил 26 млн тонн – в основном за счет развития проектов по добыче углеводородов и угля. После этого в своем майском указе президент России Владимир Путин поручил к 2024 году увеличить объем транспортировки грузов по СМП до 80 млн тонн в год. В таком случае, по расчетам Минтранса РФ, к 2034 году объем грузовых перевозок по Северному морскому пути может составить 157 млн тонн.

«Если такие «показатели мечты» окажутся реализованы, то развитие Северного морского пути как транспортного маршрута окажет крайне положительное влияние на экономику народного хозяйства страны, особенно северных и арктических регионов», – отмечает Шарафутдинов в своей заметке, которой поделился с Interfax-Russia.ru.

В то же время, он напомнил, что главное направление развития Северного морского пути связано с обеспечением вывоза минерального сырья (его основные пользователи – «Норильский никель», «Газпром», ЛУКОЙЛ, Роснефть, Росшельф). На фоне надвигающегося кризиса в мировой экономике, минеральное сырье оказывается все менее востребованным, а, значит, шансы на значительное увеличение потоков – призрачные.

Северный морской путь представляет собой судоходный маршрут в российской Арктике. Он проходит вдоль северных берегов России по морям Северного Ледовитого океана (Баренцево, Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское, Чукотское и Берингово), соединяет в единую транспортную систему европейские и дальневосточные порты РФ, а также устья судоходных сибирских рек.

Длина СМП от пролива Карские Ворота до Бухты Провидения составляет 5,6 тыс. км. Маршрут через СМП почти в два раза короче других морских путей из Европы на Дальний Восток: так, от Санкт-Петербурга до Владивостока через Суэцкий канал – 23 тыс. 200 км, а по СМП – 14 тыс. 280 км (на 40% короче). Продолжительность навигации

составляет 2-4 месяца, а использование ледоколов позволяет сделать ее круглогодичной. К тому же, Суэцкий и Панамский каналы уже почти достигли предела своей пропускной способности, в то время как СМП мало лимитирован в этом отношении (не относится к портовой инфраструктуре).

На трассе СМП находится свыше 50 портов, среди них Сабетта, Игарка, Дудинка, Диксон, Тикси, Певек, Беринговский, Провидения и другие. Этот путь для своих судов сегодня используют 4 компании: «Росморпорт», «Мурманское морское пароходство», «Дальневосточное морское пароходство» и «Лукойл». В акватории СМП действуют восемь линейных ледоколов: четыре атомных («50 лет Победы», «Ямал», «Таймыр», «Вайгач») и четыре дизель-электрических («Адмирал Макаров», «Красин», «Капитан Хлебников», «Капитан Драницын»).

<https://www.interfax-russia.ru/far-east/view/tochka-v-puti>

РОССИЯ 24; 2020.12.9 14.17; ИЗ-ЗА ТАЯНИЯ ЛЬДОВ РФ МОЖЕТ ПОТЕРЯТЬ КОНТРОЛЬ НАД СЕВМОРПУТЕМ: МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА. 5-Я СТУДИЯ

Дмитрий Щугорев с экспертами обсудили возможность потери Россией контроля над СМП. Гости студии: юрист-международник, автор учебников по международному морскому праву Игорь Зенкин, руководитель лаборатории взаимодействия океана и атмосферы и мониторинга климатических изменений Института океанологии Ширшова Сергей Гулев и председатель совета Фонда защиты прав инвесторов за рубежом Ярослав Богданов.

<https://www.vesti.ru/video/2248468>

РОССИЯ 24; 2020.12.9 13.58; ДВИЖЕНИЕ НА МОСТУ ЧЕРЕЗ ВОЛЖСКУЮ ГЭС БУДЕТ ПОЛНОСТЬЮ ВОССТАНОВЛЕНО В 2021 ГОДУ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

Мост через Волжскую ГЭС в полном объеме введут в эксплуатацию в 2021 году. Об этом заявил губернатор Волгоградской области Андрей Бочаров. За два года выполнено 70% из запланированных работ. Предстоит отремонтировать еще более 7 тысяч кв. метров. Общая площадь обновленного мостового полотна приблизится к 22 тысячам кв. метров.

<https://www.vesti.ru/video/2248456>

РБК ТВ # ГЛАВНЫЕ НОВОСТИ, 09.12.2020 13:08; ВЛАДЕЛЬЦЫ ПОРТОВ ПРОТИВ МИНТРАНСА

В: Владельцы портов попросили премьера Михаила Мишустина поменять условия для инвесторов. Ассоциация морских торговых портов настаивает на доработке законопроекта **Минтранса**, который уже внесен в Госдуму. Поправки обязывают инвесторов согласовывать свои планы с ведомствами и регионами. В декларации необходимо будет четко прописывать размер вложений, сроки ввода в эксплуатацию и будущие объемы перевалки грузов. Кроме того, инвесторы должны предоставлять по этим обязательствам денежное обеспечение или банковскую гарантию на сумму, соразмерную вкладу государства или госкомпании. Если хоть что-то из этого не будет выполнено, то инвесторов оштрафуют. По мнению бизнеса, эти поправки сделают реализацию некоторых проектов просто невыполнимыми, ведь под гарантии нужно будет резервировать солидные суммы, а объемы перевалки на этапе только подготовки инвест-деклараций можно оценить лишь предварительно, так считают в ассоциации. Кроме того, бизнес пожаловался и на дискриминацию: инвесторам дополнительные обязательства прописали, а госструктурам – нет. Эксперты также называют законопроект «сырым» и ожидают, что его сделают более сбалансированным.

МИХАИЛ БУРМИСТРОВ (ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР INFOLINE-АНАЛИТИКА): Обязательства должны быть двусторонними, возможности расторжения контрактов должны быть двусторонними. Вот. Финансовые гарантии для... которые предоставляет инвестор, не должны быть чрезмерными. Маятник качнулся, да, то есть как бы это нормальная ситуация. Всегда вот этот баланс интересов, он находится в некоем как бы таком временном процессе, да. Был баланс смещен очень в сторону инвестора, да, когда обязательств никаких не было, сейчас как бы в проекте он сместился в сторону того, что у государства нет... а дальше вот так вот балансирующе как бы выйдет на некую, скажем так, промежуточную ситуацию.

В: Это были «Новости» на РБК, далее – «Рынки» с Даниилом Бабицем. Оставайтесь с нами!

РОССИЯ 24; ЛЕОНИД МУРАВЬЕВ; 2020.12.9 11.01; НИЖЕГОРОДСКОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ ОСНАСТИТ РЕЦИРКУЛЯТОРАМИ ВОЗДУХА ТАКСИ И ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

В Нижнем Новгороде автобусы оснастили рециркуляторами воздуха. Выпуск этой продукции с началом пандемии освоили на одном из предприятий региона.

<https://www.vesti.ru/video/2248407>

РОССИЯ 24; АЛЕВТИНА ПЕНКАЛЬСКАЯ; 2020.12.9 09.54; О ПРИБЫЛИ РЕЧИ НЕ ИДЕТ: АВИАОТРАСЛЬ ПРИНИМАЕТ ОТЧАЯННЫЕ РЕШЕНИЯ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

Массовые увольнения, миллиардные убытки: европейские авиаперевозчики отчитались за третий квартал 2020 года и дали прогноз на следующий год. Перспективы у многих совсем не радостные. Однако даже в таких сложных для отрасли условиях есть те компании, которые чувствуют себя лучше других. Кто эти счастливицы, и в чем их антикризисный секрет?

<https://www.vesti.ru/video/2248385>

РОССИЯ 1; 2020.12.9 06.53; С ПИТОМЦЕМ – В ПОЛЕТ: ВОПРОСЫ ИЗМЕНЕНИЯ ПРАВИЛ ПЕРЕВОЗКИ ЖИВОТНЫХ. УТРО РОССИИ

Очередной случай жестокого отношения к животному во время авиаперелета. Хозяйка установила камеру мобильного телефона в переноску и выяснила, что над ее питомцем издевались. Петицию о гуманности при транспортировке братьев наших меньших подписали уже более 100 тысяч человек. В Госдуме, Общественной палате и Минтрансе обсуждают изменения правил перевозки животных.

<https://www.vesti.ru/video/2248362>

РОССИЯ 24; ДМИТРИЙ МАКАРОВ; 2020.12.9 06.44; В ЯКУТИИ ОТКРЫЛИ НОВУЮ ЛЕДОВУЮ ПЕРЕПРАВУ ЧЕРЕЗ РЕКУ ЛЕНУ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

В Якутии открыли новую ледовую переправу через реку Лену. Пока по ней могут ездить машины весом до трех тонн, но грузоподъемность трассы увеличат, как только лед окрепнет.

<https://www.vesti.ru/video/2248348>

РОССИЯ 1; АННА СОРОКИНА; 2020.12.8 20.22; ЗАВЕРШЕН КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ В ТОННЕЛЕ НА УЧАСТКЕ АРМАВИР-ТУАПСЕ. ВЕСТИ В 20:00

В Краснодарском крае завершили капитальный ремонт железнодорожного пути в Большом петлевом тоннеле на участке Армавир-Туапсе. Этот путь протяженностью всего в один километр был построен больше века назад. И теперь полотно пониженной вибрации, по расчетам, до следующего ремонта прослужит не менее сорока лет. Укладывали рельсы по технологии, обкатанной на сочинских олимпийских стройках.

<https://www.vesti.ru/video/2248291>

РОССИЯ 1; АЛЕКСЕЙ КНОР; 2020.12.8 16.30; НА ЦКАД ЗАВЕРШАЮТ СТРОИТЕЛЬСТВО СЛОЖНЕЙШЕЙ РАЗВЯЗКИ. ВЕСТИ-МОСКВА

Строительство около 100 километров ЦКАД планируется завершить до конца 2020 года. Сейчас работы идут сразу на нескольких участках. На самом коротком – между трассами «Россия» и «Нева» – начался монтаж системы управления движением. А на отрезке, который соединит магистрали «Дон» и «Волга», заканчивается сооружение 4-километровой эстакады.

<https://www.vesti.ru/video/2248160>

ГТРК ЛОТОС АСТРАХАНЬ; 2020.12.9; В АСТРАХАНИ ПРИАЭРОДРОМНАЯ ЗОНА ОГРАНИЧИВАЕТ ВОЗВЕДЕНИЕ ВЫСОТНЫХ ЗДАНИЙ

Вместо запланированных 19 этажей – 16. Астраханские застройщики оказались в сложной ситуации. Согласно федеральному закону, город получил новую приаэродромную территорию. Жаркие споры вокруг нового приказа **Росавиации**. Среди участников заседания – депутаты городской Думы, представители администрации, аэропортовской сети и застройщики. В 2019-м году, согласно федеральному закону, Астрахань получила новую приаэродромную территорию. Так называемый ПАТ, который разделит весь город на подзоны. «Двумя словами, чтобы всем было понятно, что это такое – это, как стадион с трибунами. ПАТ устанавливает правила застройки. Всё, что сделано ПАТом – это, прежде всего, безопасность полётов. Всё, что выходит за территорию так называемых трибун, – это всё превышение предельных высот, которые мы уже имеем», – рассказывает заместитель генерального директора ООО «Новопорт Холдинг» Сергей Дмитриев. Чем дальше от аэропорта, тем выше можно строить, но предприниматели честно признаются: к такому закону они не были готовы. Многие проекты были разработаны ещё до вступления в силу этой поправки. «Условно: мы хотели построить здание и получили проект повторного применения. У нас здание, которое в проекте 19– или 20-этажное, мы получаем 16 этажей. Как планировать свою деятельность? И какие дома строить? Вообще, как развивать город?», – сетует застройщик Валерий Прокопенко. Особые условия строительства диктуют ещё и радиолокационные системы, объясняют специалисты. Высотные препятствия искажают сигнал, а это небезопасно. В конце 2021-го года вводятся в эксплуатацию новые локаторы обеспечения полётов. Они позволят частично снять ограничения на возведение высоток. Что делать до этого, депутаты будут решать в ближайшее время. «Мы пришли к решению создать рабочую группу, которая определит целесообразность всех движений, связанных с установлением нового ПАТа и заказом нового проекта ПАТа», – сказал депутат городской Думы МО «Город Астрахань» – председатель комитета по строительству Игорь Шабалин.

<http://lotosgtrk.ru/news/v-astrakhani-priaerodromnaya-zona-ogranichivaet-vozvedenie-vysotnykh-zdaniy/>

ГТРК УДМУРТИЯ; 2020.12.9 13.05; ПРОБНЫЙ РЕЙС ТРАМВАЯ «ЛЬВЁНОК» СОСТОЯЛСЯ В ИЖЕВСКЕ

«Львята» знакомятся со столицей Удмуртии. Сегодня в Ижевске состоялся пробный рейс низкопольного трамвая. Всего их будет 16. Вагоны приобрели по национальному проекту. По какому маршруту будет курсировать новая техника, и в чём её преимущество, узнали корреспонденты ГТРК «Удмуртия».

http://www.udmtv.ru/news/probnyy_reys_tramvaya_lvyenok_sostoyalsya_v_izhevskе/

ТАСС; 2020.10.12; ТРУТНЕВ ЗАЯВИЛ, ЧТО ИНВЕСТОРЫ В ДФО ИСПЫТЫВАЮТ ТРУДНОСТИ С ПРОВОЗНЫМИ МОЩНОСТЯМИ

Трудности с провозными мощностями испытывают инвесторы на Дальнем Востоке, особенно те, кто занимается разработкой угольных месторождений. Инвесторы не могут в полном объеме вывезти продукцию и терпят убытки, сообщил в четверг на совещании во Владивостоке вице-премьер – полномочный представитель президента РФ в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) Юрий Трутнев.

«У нас на Дальнем Востоке реализуется сегодня уже более 2,5 тыс. новых инвестиционных проектов, в том числе проекты в добывающей сфере. К сожалению, они начинают испытывать проблемы с провозными мощностями. Уже целый ряд инвесторов, прежде всего связанных с разработкой угольных месторождений, говорят о том, что они не могут в полном объеме вывезти продукцию, а значит терпят убытки, а в этом случае терпит убытки и экономика Российской Федерации», – сказал Трутнев.

Он уточнил, что пути решения сложившейся ситуации планируется обсудить с руководством РЖД.

Модернизация Байкало-Амурской (БАМ) и Транссибирской магистралей входит в долгосрочную программу развития РЖД до 2025 года, которую правительство РФ утвердило в марте 2019 года. Среди ее основных задач повышение транспортной мобильности, расширение сети высокоскоростных магистралей, развитие скоростного движения и инфраструктуры, обновление парка подвижного состава.

Президент РФ Владимир Путин 8 декабря на совещании о параметрах финансового плана и инвестиционной программы РЖД заявил о планах значительного роста инвестиций в развитие так называемого Восточного полигона – БАМа и Транссиба.

<https://tass.ru/ekonomika/10216987>

ПРАЙМ; 2020.12.9; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА: У МАГИСТРАЛИ ПЕТЕРБУРГ-МОСКВА БУДЕТ ОТВОД НА НОВГОРОД

При строительстве высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) между Москвой и Санкт-Петербургом будет сделан отвод на Великий Новгород, что увеличит протяженность трассы, но даст большой прирост пассажиропотока, сообщает пресс-служба администрации губернатора Петербурга.

Губернатор Петербурга Александр Беглов в среду принял участие в заседании в режиме видеомоста научно-технического совета ОАО «РЖД».

«На заседании в качестве основного проекта прохождения трассы магистрали между двумя конечными пунктами был выбран так называемый «новгородский» вариант. Он предполагает строительство новой линии с подходом к Великому Новгороду. Это увеличит протяжённость трассы на 21 километр, но даст рост пассажиропотока почти на 1 миллион пассажиров год», – говорится в сообщении.

Как отметил Беглов, высокоскоростная трасса, соединив крупнейшие города страны, создаст новые рабочие места сразу в шести регионах.

«Дорога между двумя столицами будет занимать 1,5-2 часа. Линию будут обслуживать инновационные составы, которые развивают скорость до 350-400 километров в час. Поездки пассажиров будут еще более удобными», – добавил губернатор Петербурга.

Проектирование высокоскоростной железнодорожной магистрали было начато в 2020 году по поручению президента России. Строительство Санкт-Петербургского транспортного узла, включая подъездные пути, планируется завершить до 2024 года, всей трассы – в 2027 году.

В октябре генеральный директор «РЖД» Олег Белозеров сообщил, что вложения в ВСМ оцениваются в 1,6-1,7 триллиона рублей.

Высокоскоростной считается специализированная электрифицированная двухпутная железнодорожная линия для эксплуатации поездов со скоростями от 200 до 400 километров в час. Сейчас в России таких дорог нет.

РЖД в последние годы готовили в качестве пилотного проекта ВСМ Москва-Казань стоимостью около 1,7 триллиона рублей, а ее пилотный участок – Москва-Гороховец с организацией движения до Нижнего Новгорода. Однако в 2019 году президент России Владимир Путин одобрил проектирование ВСМ между Москвой и Петербургом. РЖД занялись и этим проектом.

<https://1prime.ru/business/20201209/832541132.html>

<https://realty.ria.ru/20201209/rzhd-1588480983.html>

ТАСС; 2020.12.9; КАПРЕМОНТ ДОРОГИ ЧЕРЕЗ ВОЛЖСКУЮ ГЭС ВБЛИЗИ ВОЛГОГРАДА ЗАВЕРШАТ В 2021 ГОДУ

Капитальный ремонт автодорожного мостового комплекса Волжской ГЭС вблизи Волгограда, который не ремонтировался со дня постройки гидроузла в 1961 году, будет завершен в 2021 году. Он был начат в 2019 году по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, общая стоимость составила 959 млн рублей, сообщили ТАСС в пресс-службе администрации Волгоградской области.

«В 2021 году мы завершим работы на мосту Волжской ГЭС и в полном объеме восстановим движение», – приводит пресс-служба слова губернатора Андрея Бочарова, который побывал в среду на объекте.

Капремонт на дороге, проходящей по плотине Волжской ГЭС, не проводился почти 60 лет. «За 2019 и 2020 годы выполнено 70% намеченных работ. В рамках завершающего этапа в 2021 году капитально отремонтируют 7,3 тыс. кв. м. дороги. Таким образом, общая площадь обновленного мостового полотна превысит 21,8 тыс. кв. м, что сравнимо с площадью трех футбольных полей. Всего по **нацпроекту «Безопасные и качественные дороги»** на капремонт выделено 959 млн рублей», – сказали в пресс-службе.

В администрации региона отметили, что при проведении работ на мосту специалисты подрядной организации применили ряд новых подходов и технологических решений. Среди них использование в качестве гидроизоляции леммастикса, специально предназначенного для сложных инженерных сооружений, а также укладка литого асфальта в качестве выравнивающего слоя, что существенно увеличивает срок службы дорожного покрытия. Дорожники установили облегченные перильные и барьерные ограждения для уменьшения нагрузки на конструкции моста.

По данным пресс-службы, Волгоградская область использует все возможности для решения поставленной губернатором Андреем Бочаровым задачи по восстановлению дорожно-транспортного хозяйства, модернизации соответствующей инфраструктуры. Так, по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в 2020 году приведено в порядок более 380 километров автомагистралей. Всего за последние шесть лет работы всех видов в рамках различных программ охватили в регионе более 2,4 тыс. км дорог. Общее фактическое финансирование отрасли выросло в десять раз: с 5 млрд рублей в 2014 году до 49,4 миллиарда в 2020 году.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/10210093>

ТАСС; 2020.12.9; В КУРГАНСКОЙ ОБЛАСТИ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ 400 КМ ДОРОГ В 2020 ГОДУ

Ремонт завершили на 400 км дорог в Курганской области в 2020 году, в том числе 205,5 км привели в порядок в рамках национального **проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД)**. Об этом сообщили ТАСС в пятницу в пресс-службе губернатора региона.

В 2019 году в Курганской области с помощью **нацпроекта** отремонтировали 120 км региональных автотрасс.

«На всех объектах дорожного ремонта 2020 года в Курганской области, включенных в план, работы завершены. Общая протяженность отремонтированных автодорог по **БКАД** составляет 205,5 км (региональные дороги – 175,9 км, дороги агломерации Курган и Кетово – 29,6 км). На эти цели было направлено 3,06 млрд рублей», – говорится в сообщении. В пресс-службе уточнили ТАСС, что всего в регионе отремонтировали за год 400 км дорог.

В правительстве отметили, что при проведении всех ремонтов дорожники придерживались комплексного подхода: помимо самого дорожного полотна проведены работы по установке автобусных остановок, дорожных знаков, светофоров, пешеходного и барьерного ограждения, укреплению обочин, нанесению разметки. «Все этапы дорожных работ прошли многоуровневый контроль: посредством электронных сервисов, лабораторного и инструментального контроля со стороны заказчика и независимый – со стороны общественных контролеров», – добавили в пресс-службе.

Кроме того, в этом году в регионе устранили восемь мест концентрации ДТП, пять из них – в Кургане. «Впервые в этом году в пределах города применена желтая разметка и светофоры с дублирующими LED-панелями. По мнению госавтоинспекции, данная мера должна положительно сказаться на ситуации с аварийностью», – отмечается в сообщении.

Планы на 2021 год

В пресс-службе губернатора сообщили ТАСС, что в следующем году планируется сделать акцент на ремонте межмуниципальных и региональных дорог. Планируется отремонтировать порядка 300 км дорог регионального и межмуниципального значения в 14 районах. В первую очередь, это вызвано тем, что на данных дорогах наиболее повышенная интенсивность движения транспортных средств, пояснили в пресс-службе.

«В следующем году продолжатся работы на мосту-путепроводе по проспекту Машиностроителей в городе Кургане, это переходящий объект, работы по его реконструкции начались в 2019 году, а завершиться должны в соответствии с контрактом – в четвертом квартале 2021 года. Также будет продолжен ремонт трассы Шадринск – Ялуторовск, которого автомобилисты ждали несколько десятилетий. Благодаря выделению из федерального бюджета дополнительных средств в размере 260 млн рублей, которые изначально были запланированы на 2021 год, в текущем году дополнительно привели к нормативу 20 км. В следующем ремонт будет завершен», – сообщили в правительстве.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/10214397>

ТАСС; 2020.12.9; В ЯКУТИИ В 2020 ГОДУ УСТАНОВЯТ ОКОЛО 40 КОМПЛЕКСОВ ФОТО– И ВИДЕОФИКСАЦИИ

Комплексы фото– и видеофиксации (ФВФ) установят в Якутии по национальному **проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщил ТАСС в четверг представитель регионального **Минтранса**.

«В 2020 году планируется запустить в эксплуатацию 30 стационарных комплексов ФВФ на автомобильных дорогах республики и приобрести шесть мобильных комплексов ФВФ, которые планируется применять для фиксации нарушений скоростного режима с бортов движущихся патрульных машин. На 2020 год выделено 138 млн 840 тыс. рублей, которые планируется освоить в полном объеме в декабре текущего года», – сказали в ведомстве.

Средства на оснащение системами автоматического контроля и выявления нарушений ПДД на дорогах выделяются из Дорожного фонда Республики Саха (Якутия).

Всего в Якутии насчитывается 54 единицы стационарных комплексов, 34 единицы передвижных комплексов и три единицы мобильных комплексов, предназначенных для фиксации нарушений парковки. Большая часть комплексов установлена в Якутске, также в Амгинском, Мирнинском, Нерюнгринском, Олекминском и Хангаласском районах.

«В рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в 2020 году завершены работы по устройству уличного освещения на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения «Амга» в Амгинском районе и «Умнас» в Хангаласском районе на четырех объектах, протяженность освещаемого участка составила более 12,9 км», – сообщили в министерстве. В 2021 году запланировано устройство уличного освещения на автодорогах «Амга» в Амгинском и Мегино-Кангаласском районах и «Умнас» в Олекминском районе.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/10217209>

КОММЕРСАНТЪ Н.НОВГОРОД; РОМАН КРЯЖЕВ; 2020.12.10; ДОРОЖНИКИ СЫГРАЛИ В ИНТЕРЕСНЫЕ КОНКУРСЫ; ГУАД ВЫИГРАЛО АНТИМОНОПОЛЬНЫЙ СПОР И ПРОВЕЛО ПЕРВЫЕ ТОРГИ ПО РЕМОНТУ АВТОТРАСС

Нижегородское УФАС признало необоснованной жалобу Ассоциации подрядных организаций Нижегородской области («Аспор-НН») на региональные конкурсы по ремонту дорог в 2021–2022 годах. Ассоциация обжаловала ряд закупок на сумму свыше 8 млрд руб., считая, что укрупненные лоты ограничивают конкуренцию и ведут к банкротству малых и средних предприятий, которые не могут претендовать на контракты ценой от 900 млн руб. В нижегородском ГУАД говорят, что в рамках двухлетней ремонтной кампании лоты не крупные, а первые торги по районам области выиграла именно нижегородские подрядчики.

Комиссия УФАС Нижегородской области рассмотрела жалобу «Аспор-НН», которая просила приостановить 12 госзакупок по ремонту дорог на общую сумму свыше 8 млрд руб. Напомним, областное Главное управление автодорог (ГУАД) начало проводить конкурсы на двухлетние ремонты в муниципалитетах, и большая часть лотов по стартовой цене превышает 900 млн руб. Кроме того, введен критерий квалификации, занимающий 40% в общей оценке предложения, при этом участник должен подтвердить, что с 1 июля 2016 года исполнил в качестве генподрядчика госзаказов по строительству, реконструкции или ремонту линейных объектов на сумму не менее 20% от стартовой. Некоторые нижегородские дорожники заподозрили и на условиях анонимности сообщили “Ъ-Приволжье”, что необычный четырехлетний период запрашиваемого опыта в конкурсной документации «заточили» под петербургскую строительную компанию «Орион плюс», выполнившую после требуемой даты крупный госконтракт на 2,5 млрд руб в Санкт-Петербурге и заявившуюся на конкурсы в области.

Представители «Аспор-НН» в ходе антимонопольного разбирательства утверждали, что ГУАД, сформировав укрупненные лоты, не изучил рынок дорожно-строительных работ в районах, и многие местные предприятия не смогут на них претендовать из-за высокой цены и соответствующего обеспечения. «В районах просто нет компаний, которые смогут получить конкурсные баллы при таких критериях. Кроме того, по общеделовой практике

запрашиваемый организаторами торгов опыт исполнения работ составляет три года или пять лет. Однако в документации установлена конкретная дата, на наш взгляд, совершенно необоснованно», – отметил представитель «Аспор-НН» Сергей Батов, приобщив решение УФАС от 2019 года, признавшего нарушением законодательства укрупнение лотов по дорожному ремонту. Кроме того, по доводам заявителя, в некоторых лотах объединены технологически не связанные друг с другом дороги трех муниципалитетов, что также ограничивает конкуренцию. Гендиректор «Аспор-НН» Петр Герасименко опасается, что новая политика закупок ГУАД может привести к тому, что районные дорожники, осиливающие объемы ремонтов по 150–200 млн руб., останутся без работы и обанкротятся, а выручка от работ уйдет из Нижегородской области крупным иногородним генподрядчикам, которые снимут сливки. В таких условиях могут быть не востребованы и молодые специалисты-дорожники, геодезисты, в обучение которых в нижегородских вузах потрачены государственные средства.

Представители ГУАД настаивали, что никакого укрупнения лотов нет, учитывая двухлетний период работ, а проводить конкурсы с критериями опыта вместо аукционов на понижение стартовой цены рекомендовал **Минтранс РФ** для обеспечения качества ремонтов. Также в ГУАД отметили, что в один лот, как и раньше, объединялись дороги, расположенные в смежных районах. При этом учитывалась необходимость применения единых технологий выполнения работ и наличие асфальтобетонных заводов (АБЗ) в радиусе не более 80 км от ремонтируемых участков. Это необходимо для равномерной загрузки заводов и логистики, чтобы не допускать лишних пробок при доставке асфальта. Кроме того, учитывался технологический цикл изготовления горячей асфальтобетонной смеси, с тем чтобы по дороге не произошло ее расслоения, пояснили представители ГУАД. В Центре размещения заказа Нижегородской области добавили, что практика формирования лотов существенно менялась. В апреле 2020 года ФАС России определила критерии по содержанию автодорог, по которым для нашей климатической зоны начальная цена госконтракта не должна превышать 1 млрд руб. со сроками работ не менее шести месяцев. «Наши лоты этим критериям полностью удовлетворяют», – подчеркнул представитель ЦРЗ.

Когда комиссия УФАС отключилась от видеоконференцсвязи для вынесения решения, между заявителем и сотрудниками ГУАД произошел эмоциональный спор. В ГУАД на реплику Петра Герасименко о бюджетной экономии на аукционах заявили, что все сэкономленные средства по госпрограмме **БКАД** пойдут на дополнительный ремонт дорог. «Что сэкономили в прошлом году? До минус 25% от стартовых цен – это хорошо для бюджета, но очень плохо для подрядчиков. Они пытаются сэкономить, обмануть заказчика, нижний слой плохой сделать – вот и весь итог. Как подрядчики из малого бизнеса, за который вы ратуете, со своими заводами под названием «кофеварки» могут сварить А16НТ (тип асфальтобетонной смеси.– “Ъ-Приволжье”)? Вот как они это сделают, если половина даже не понимает, что это? Спасибо за внимание», – высказался представитель госзаказчика.

Комиссия УФАС признала жалобу «Аспор-НН» необоснованной. Ранее антимонопольная служба отказала в похожих жалобах другому заявителю – ООО НПО ГЭС. Однако для региональных властей это еще не конец споров по поводу закупок ГУАД. По информации “Ъ-Приволжье”, обжаловать их планирует одна из крупных компаний.

В правительстве области отмечают, что вопреки опасениям бизнеса первые конкурсы выиграли именно нижегородские организации. Так, ООО ДСК «Гранит» получило право на ремонт дорог в Тонкинском и Шарангском районах области за 504 млн руб., а в Спасском, Княгининском и Лысковском районах будет работать «Нижавтодорстрой» (общий бюджет двух лотов почти 850 млн). Ремонт участков дорог в Перевозе, Большемурашкинском и Вадском районах за 934 млн руб. получило ООО «Профессионал-Стройресурс». Петербургское ООО СК «Орион плюс» пока выиграло конкурс на ремонт

дорог в Чкаловске и Балахнинском районе за 612 млн руб. За лот в этих муниципалитетах сражались еще два нижегородских подрядчика. Однако, несмотря на предложение меньшей цены работ, они проиграли «Ориону плюс» за счет его опыта с крупным госконтрактом в Санкт-Петербурге. Добавим, что общий бюджет ремонта дорог в Нижегородской области на ближайшие два года увеличился в разы и составит 15,5 млрд руб.

<https://www.kommersant.ru/doc/4605463>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕНА АНИСИМОВА; 2020.12.9; ПРАВИТЕЛЬСТВО РЕШИЛО УСТРАНИТЬ КОЛЛИЗИИ В ПЛАНЕ ОХРАНЫ ГОСОБЪЕКТОВ

Правительство внесло в Госдуму законопроект, уточняющий, какие именно объекты имеет право защищать ведомственная охрана. Документ имеется в распоряжении «Парламентской газеты».

По мнению авторов законопроекта, действующая редакция второго абзаца статьи 8 ФЗ «О ведомственной охране», занимающейся защитой зданий и собственности отдельных министерств и агентств, ведёт к злоупотреблениям. Там говорится, что ведомственная охрана защищает объекты, «являющиеся государственной собственностью и (или) находящихся в сфере ведения соответствующих федеральных государственных органов». В итоге столь широкая трактовка вела к тому, что в отдельных случаях такая охрана защищала совсем не относящиеся к отдельным министерствам объекты.

В связи с этим кабмин предлагает заменить формулировку в статье 8. Ведомственная охрана должна будет защищать «объекты, принадлежащие на праве собственности или ином законном основании соответствующим федеральным государственным органам, федеральным органам исполнительной власти, имеющим право на создание ведомственной охраны, либо находящихся в их сфере ведения (деятельности)».

Таких ведомств по состоянию на декабрь 2020 года в России всего девять: МЧС, Минобороны, Главное управление спецпрограмм президента, Минкультуры, Минстрой, **Минтранс**, **Федеральное агентство железнодорожного транспорта**, Минфин и Федеральное агентство по государственным резервам.

Также документ устанавливает прямой запрет на охрану объектов, не включённых в соответствующие перечни.

Ранее сообщалось, что сотрудники частных охранных предприятий будут вправе задерживать и передавать в органы внутренних дел граждан, посягнувших на охраняемое имущество либо нарушивших пропускной или внутренний режим.

<https://www.pnp.ru/politics/pravitelstvo-reshilo-ustranit-kollizii-v-plane-okhrany-gosobektov.html>

РБК КАЛИНИНГРАД; НАДЕЖДА БУДРИНА; 2020.12.9; «ЭТО НЕ КРИЗИС»: КАК ВТОРАЯ ВОЛНА COVID-КРИЗИСА МЕНЯЕТ БИЗНЕС И ЭКОНОМИКУ

Вторая волна коронавируса в экономическом плане оказалась для бизнеса и населения легче, чем первая. Такое мнение в эфире «Business FM Калининград» высказал вице-президент компании «DSV Транспорт», **член общественного совета при Министерстве транспорта России и депутат облдумы Леонид Степанюк**. РБК Калининград публикует его самые интересные высказывания.

Влияние COVID на грузоперевозки

«Спад есть. Но если судить по тому, как в конце года остро встал дефицит разрешений польских для России, так называемых дозвол (разрешение на въезд грузового автомобиля, которое выдает **Министерство транспорта** той страны, куда направляется машина – прим. РБК Калининград), можно сказать, что рынок грузоперевозок упал, но незначительно. Междугородние поездки остались на высоком уровне. Я имею ввиду в

направлении ЕС и России, поскольку у нас все перевозки являются международными. На совместной российско-польской комиссии мы обсуждали, что в следующем году ожидаем увеличения на 5%. <...> У компании DSV есть некоторое падение по складским вещам, мы и ставки опустили для клиентов. По сравнению с прошлым годом спад составил 5-10% – это немного, нормально себя чувствуем».

Помощь от государства

«Нам удалось численность (штата – прим. РБК Калининград) на 100% сохранить, автопарк и зарплату оставить на прежнем уровне. Производственный показатель с апреля, когда воспользовались мерами, удалось стабилизировать и оптимизировать, издержки убрали лишние и, в конечном счете, удалось сделать работу безубыточной. Нам помог комплекс мер, которые разрабатывало правительство РФ, в том числе, Калининградской области. Мы воспользовались тремя мерами: выделение средств на зарплату в размере одного МРОТ во 2 квартале, частичное освобождение от налогов – снижение социального налога до 15%, и третье – 2% кредит с возможностью субсидирования. Самый главный вызов: в этом году нам удалось избежать убыточной работы».

Ограничения и их влияние

«Мне кажется, все правительства, которые сейчас очень осторожно относятся к ограничительным мерам, действуют правильно и, главным образом, невзирая на трудности и переполненные больницы, они не закрывают бизнес – это самое важное. Очень надеюсь, что нам удастся избежать кризиса. В этом году некоторые экономики демонстрируют падение ВВП, а в следующем уже прогнозируют рост около 3%. Считаю, это не экономический кризис. Если удастся начать вакцинацию в декабре, то, я думаю, ситуация к новому году стабилизируется. Люди к новому году уйдут в отпуска, позакрываются, чуть-чуть меньше контактов будет, и в январь мы должны войти с некоторым падением и с какой-то надеждой».

«[В первую волну] началась паника. В марте мы работали при штабе (оперштабе – прим. РБК Калининград), там был вопрос на карантин водителей посадить. Тогда было труднее: паника, пропуска на улицах, в Европе пусто. Здесь уже, с опытом первой волны, подошли разумно, на мой взгляд. Последствия гораздо сложнее, правда. Никто не знает, как дальше будет, но все предсказывают, что ситуация стабилизируется. Больных больше, но экономика не падает. Больные и те, кто боится заболеть, они все боятся что экономика глубже падет. Тогда и больных, и бедных будет больше. И вообще кризис в этот период – страшная вещь. Экономически вторая волна не была тяжелее, на мой взгляд».

Как писал РБК Калининград, в апреле руководство компании «ДСВ Транспорт» сообщало о необходимости отсрочки лизинговых платежей. Тогда из-за начала пандемии транспортные компании региона работали с убытком.

<https://kaliningrad.rbc.ru/kaliningrad/09/12/2020/5fd0a3fc9a7947424f7b32fb>

ТАСС; 2020.12.9; ГОСДУМА ПРИНЯЛА ЗАКОН О ЗАЧИСЛЕНИИ ШТРАФОВ С ПЛАТНЫХ ДОРОГ В ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ДОРОЖНЫЙ ФОНД

Госдума приняла в третьем, окончательном чтении закон, предусматривающий зачисление в Федеральный дорожный фонд штрафов за нарушения законодательства о пользовании платными дорогами. Документ, который инициирован правительством РФ, вносит поправки в Бюджетный кодекс РФ.

Документ разработан в целях установления уровня бюджета фонда, в который будут поступать административные штрафы за несоблюдение законодательства о внесении платы за проезд по платной автомобильной дороге общего пользования федерального значения, платным участкам такой автомобильной дороги, говорится в пояснительной записке. Закон предусматривает зачисление в Федеральный дорожный фонд денежных взысканий (штрафов) за нарушение законодательства РФ о внесении платы за проезд по

платной автомобильной дороге общего пользования федерального значения, платным участкам такой автомобильной дороги по нормативу 100%.

Соответствующий механизм аналогичен механизму отчисления в бюджет средств в виде платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, указывают в правительстве.

Поправки ко второму чтению

Одна из принятых поправок дает правительству РФ право принимать решения о предоставлении в 2021 году кредитов, не предусмотренных программой предоставления государственных финансовых и государственных экспортных кредитов на 2021-2023 годы, за счет ассигнований, установленных этой программой, а также за счет уменьшения остатков средств федерального бюджета, образовавшихся на 1 января 2021 года.

Поправки касаются также наделения публично-правовой компании «Единый заказчик в сфере строительства» полномочиями главного распорядителя и получателя бюджетных средств, главного администратора и администратора доходов бюджета. В ходе исполнения федерального бюджета в 2021-2024 годах допускается предоставление этой компании бюджетных средств без внесения изменений в бюджет. При этом данные вопросы сначала рассматриваются комиссией Федерального собрания РФ по перераспределению бюджетных ассигнований.

Соответствующие средства, согласно поправкам, могут быть направлены на финансовое обеспечение выполнения инженерных изысканий, архитектурно-строительное проектирование, строительство, реконструкцию (в том числе с проведением работ по сохранению объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов РФ), капитальный ремонт, снос объектов капитального строительства, в том числе с перераспределением соответствующих бюджетных ассигнований между текущим финансовым годом и плановым периодом в пределах общего объема бюджетных ассигнований.

Сейчас решение о предоставлении субсидий из федерального бюджета на осуществление капитальных вложений в объекты госсобственности стоимостью от 1,5 млрд рублей, находящиеся в оперативном управлении или хозяйственном ведении федерального госучреждения, принимает правительство РФ. Поправки предусматривают увеличение этой планки до 3 млрд рублей. Также устанавливается, что в случае принятия решений в отношении объектов госсобственности РФ стоимостью 1,5 млрд рублей и более информация о таких решениях направляется в Госдуму и Совет Федерации в течение 10 дней со дня их принятия.

<https://tass.ru/ekonomika/10210095>

ТАСС; 2020.12.9; ГОСДУМА ПРИНЯЛА ЗАКОН ОБ ИСКЛЮЧЕНИИ ТРАНСПОРТНЫХ КАРТ ИЗ ЗАПРЕТА НА ПОПОЛНЕНИЕ НАЛИЧНЫМИ

Госдума приняла в третьем, окончательном чтении закон, согласно которому транспортные карты и карты для школьников могут быть выведены из-под запрета на пополнение наличными анонимных электронных кошельков. Документ, инициированный группой депутатов во главе с председателем комитета по финансовому рынку Анатолием Аксаковым, вносит поправки в закон «О национальной платежной системе».

В частности, закон закрепляет возможность пополнения наличными транспортных и школьных карт, которые реализованы как анонимные электронные средства платежа. Речь идет о картах, используемых для оплаты проезда в общественном транспорте, услуг по организации питания обучающихся в общеобразовательных организациях, профессиональных образовательных организациях, вузах и получающих дополнительное образование.

Как отмечается в пояснительной записке к документу, статистика оборота таких специализированных карт в ряде регионов показывает, что с их помощью население активно переходит к безналичному обороту. Так, в настоящее время около 60-70% таких карт пополняется наличными через кредитные организации или банковских платежных агентов и используется далее для оплаты проезда в общественном транспорте или услуг в образовательных учреждениях, отмечают законодатели. Также разработчики закона считают, что сохранение возможности пополнения таких карт наличными позволит получать гражданам удобные платежные сервисы, повысит прозрачность денежного обращения и снизит финансовую нагрузку на бюджеты ряда субъектов России.

В августе 2020 года в силу вступили поправки в законодательство, ограничивающие пополнение наличными анонимных электронных кошельков, выпущенных под транспортные карты. Запрет не коснулся большинства действующих карт, которые выпускаются непосредственно транспортными организациями или пополняются через них.

При этом в Банке России заявляли, что регулятор не возражает против вывода транспортных карт из-под данного запрета в случае технической возможности разграничить такие анонимные средства платежа.

Как сообщалось ранее, Банк России отсрочил запрет на пополнение наличными анонимных электронных кошельков в виде транспортных карт до 1 апреля 2021 г. Регулятор отмечал, что теперь у операторов транспортных систем будет больше времени, чтобы скорректировать при необходимости свои бизнес-модели для соответствия закону «О национальной платежной системе» и продолжить оказывать гражданам такую социально значимую услугу, как пополнение транспортных карт наличными.

<https://tass.ru/ekonomika/10210203>

ТАСС; 2020.12.9; НА ЯМАЛЕ ОТКРЫЛОСЬ ДВИЖЕНИЕ ПО ТРАССЕ САЛЕХАРД-НАДЫМ

Сквозной проезд автотранспорта по трассе Салехард-Надым открылся в Ямало-Ненецком автономном округе (ЯНАО). Проезд предоставит новые возможности для экономического развития западной части региона, заявил на открытии дороги губернатор Ямала Дмитрий Артюхов.

Дорога Салехард-Надым длиной 344 км пройдет по болотистой местности и соединит крупные города. Ранее в холодное время года действовал зимник (максимум 131 день в году), в межсезонье и летом наземного сообщения не было вообще. Открытие всесезонного проезда по дороге Салехард-Надым в 2020 году – одно из событий, анонсированных губернатором Дмитрием Артюховым в ходе ежегодного доклада.

«Жители запада нашего региона очень долго этого ждали. Конечно, мы за эти годы принаровились, и зимники строили. Хотя мы все прекрасно помним, какими непростыми они стали за последние годы. Действительно, стало теплее, и вместо привычного декабря, когда уже можно было на всех видах машин ездить по зимнику, в прошлом году, помните, официальное открытие было в январе, – очень неудобно, новогодние праздники, люди планировали другое», – сказал он.

Глава региона подчеркнул, что долгожданная для ямальцев дорога имеет выраженный экономический эффект. «Это совсем другие возможности для бизнеса. Жители запада нашего региона уже чувствуют, как меняется ситуация, приходят новые сетевые компании. Я надеюсь, что за этим последует повышение качества предлагаемой продукции», – добавил Артюхов.

Как рассказали ТАСС в пресс-службе регионального правительства, проехать по дороге можно на любом автомобиле, в том числе легковом, неполноприводном. При этом время в пути сократится в три раза, если раньше дорога из Надыма в Салехард занимала до 15 часов по зимнику, то теперь преодолеть это расстояние можно за 4-5 часов.

Новые возможности для бизнеса

Отсутствие дороги, связывающей запад и восток региона, создавало препятствия для прихода в окружную столицу и ближайшие населенные пункты крупных торговых сетей. Сейчас они обеспечивают качество, ассортимент и адекватные цены на товары первой необходимости, сообщили в пресс-службе правительства Ямало-Ненецкого автономного округа. Еще до официального открытия проезда намерение зайти в Салехард высказала «Пятерочка». Планируется, что магазины откроются до Нового года.

Для предприятия «Ныда-Ресурс», располагающегося в Надымском районе региона и занимающегося изготовлением полуфабрикатов из оленины, рыбы и дикоросов, новая дорога позволит увеличить рынки поставщиков и сбыта. По словам его руководителя Жанны Гусак, предприятие рассчитывает направлять свою продукцию в Салехард.

Начало пути

Разработка проекта дороги велась с 2005 года, а сама стройка стартовала в 2011 году. Дорога – один из сложнейших проектов с технической точки зрения: на 344 километрах сооружено 53 моста и 46 оленьих перегона, рассказали в правительстве. Для того, чтобы на болотистой местности построить надежную трассу, потребовалось более миллиона самосвалов грунта для отсыпки и асфальтобетонной смеси, уложено 4 миллиона квадратных метров щебня.

В 2010 году компания «Уренгойдорстрой» выиграла тендер на строительство трассы Надым-Салехард. В феврале того же года начальник участка Миша Севанович вместе с геодезистом и заказчиками отправились глубоко в тундру, чтобы найти ось дороги. Это условная линия, проходящая посередине будущей проезжей части.

«И вот мы их нашли. 7 февраля выехала колонна из Нового Уренгоя в сторону Надыма. Мы трое суток вместе с тяжелой техникой, вместе с вагончиками вышли на 52 км, где должен был стоять наш поселок. Мы приехали в ночь, шагами замерили, а там снега было больше метра. Люди перекусили и спать, а утром проснулись – с замерами ошиблись на 17 метров, заново переделывали», – рассказал Севанович.

По его словам, февраль 2011 года тоже выдался холодным. Тогда были морозы до минус 45 градусов, но работать приходилось ежедневно.

Взять паузу

На данный момент строительство трассы Салехард-Надым продолжается, так как 183 километра дороги пока остаются в щебне. Как пояснили в пресс-службе правительства, это необходимо для продолжения изысканий во избежание неэффективных вложений. Трасса должна «устояться», в это время дорожники и ученые подберут наиболее эффективный способ укладки твердого покрытия.

Губернатор ЯНАО Дмитрий Артюхов добавил, что в регионе наблюдается изменение климата, что приводит к подвижке мерзлоты. «Дорога должна год-два отстояться в щебне. Это позволит уже на этом этапе выявить особенности рельефа и провести дополнительные мероприятия перед тем, как покрывать ее асфальтом. Мы обязательно сделаем всю дорогу в твердом покрытии – это понятная задача, но специалисты советуют год-два сделать паузу, поставить на жесткий мониторинг, определить слабые места, усилить их», – сказал Артюхов.

Ямало-Ненецкий автономный был образован в 1930 году. Большая часть региона расположена за Полярным кругом, часть – на склоне Уральского хребта. Климат холодный, на территории округа есть многолетняя мерзлота, близко расположено холодное Карское море, зима длится до 8 месяцев, продолжается более 100 дней (в арктической и субарктической зонах не более 68 дней).

<https://tass.ru/ekonomika/10211623>

COMNEWS; ЮЛИЯ МЕЛЬНИКОВА; 2020.12.9; «АВТОДАТА» ВСТАЛА НА ПОЛУГОДИЧНЫЙ ПИТ-СТОП

Проект создания федеральной сервисной навигационно-телематической платформы «Автодата» сдвинулся на полгода. До 30 марта 2021 г. консорциум «Автодата.Рус» планирует реализовать два проекта: создать макет маркетплейса «Биржа данных» и разработать концепцию кибербезопасности с «Лабораторией Касперского». После этого начнется создание самой платформы.

Второй этап работ по созданию федеральной сервисной навигационно-телематической платформы «Автодата», который должен был завершиться в конце сентября 2020 г., продлен до 31 марта 2021 г.

О планах создать маркетплейс и концепцию кибербезопасности на XI Международном московском автомобильном форуме (ММАФ) рассказал соруководитель рабочей группы по разработке и реализации дорожной карты НТИ «Автонет», президент НП «Содействие развитию и использованию навигационных технологий» (НП «ГЛОНАСС») Александр Гурко.

Пресс-секретарь НП «ГЛОНАСС» Ярослав Федосеев подтвердил корреспонденту ComNews, что второй этап работ по созданию платформы в сентябре не сдан, а продлен до 31 марта 2021 г. Называть причины продления, а также итоги второго этапа и подробности финансирования проекта он отказался.

Ранее участники проекта говорили, что на втором этапе будет разработано техническое задание на создание платформы «Автодата», описывающее все требования к ее функциональным и техническим возможностям и предоставляемым услугам. Генеральным подрядчиком работ выступила ГК «Рексофт». Руководитель пресс-службы «Рексофта» Екатерина Андреева рассказала корреспонденту ComNews, что компания полностью выполнила обязательства перед НП «ГЛОНАСС» по второму этапу работ по проектированию платформы «Автодата» весной 2020 г. «В рамках продленного второго этапа компания «Рексофт» участвует в конкурсе НП «ГЛОНАСС» на создание макета маркетплейса «Биржа данных», – добавила она. По поводу второго проекта – концепции кибербезопасности – в «Лаборатории Касперского» отказались от комментариев. Всего участники «Автодаты» планируют еще три этапа, перед каждым из них будут проводить конкурс.

«Ориентировочная стоимость проекта и его федерального внедрения – 5 млрд руб. Пока выделено не более 1 млрд, – рассказывал Ярослав Федосеев корреспонденту ComNews в июле 2020 г. (см. новость ComNews от 6 июля 2020 г.). -

Идет создание прототипов платформ, тестирование технологий, пилотное применение в регионах, также ведется разработка законодательства». Вчера он подтвердил, что эти работы еще продолжаются. На днях, 3 декабря, Росстандарт утвердил Национальный стандарт «Платформа «Автодата» (ГОСТ Р 59237-2020). Ярослав Федосеев пояснил, что данный ГОСТ создан как раз на основе разработанных «Автодатой» технических требований.

В приказе Росстандарта №1732 от 19.10.2020, которым были внесены изменения в программу национальной стандартизации на 2020 г., по платформе «Автонет» были запланированы два проекта: разработка ГОСТ Р с общими положениями о данной платформе, а также с терминами и определениями. Ответственной организацией для обоих ГОСТ было указано НП «ГЛОНАСС», а источником финансирования – средства разработчика. Согласно этому плану, первая редакция обоих ГОСТ Р должна была появиться 1 июля 2020 г., окончательная редакция – 1 октября текущего года, а утверждение стандартов назначено на 18 декабря 2020 г. Разработка двух стандартов была поручена техническому комитету №164 (ТК 164) «Искусственный интеллект». ТК 164 утвержден приказом Росстандарта от 25 июля 2019 г. №1732 и является «зеркальным

отражением» стандартизационного комитета №42 (SC42) Artificial intelligence международного органа стандартизации International Organization for Standardization (ISO). Помимо утвержденного стандарта готовится увидеть свет еще один документ федерального значения: 18 сентября 2020 г. на заседании рабочей группы НП «ГЛОНАСС» одобрен законопроект «О Государственной информационной системе «Платформа «Автодата». Александр Гурко сообщил «Ведомостям», что документ будет представлен в правительство до конца 2020 г. Законопроект закрепляет обязанность производителей автотранспорта и автовладельцев передавать собираемую информацию, а оператора этой системы будет выбирать правительство России. Решение утвердить документ принято большинством голосов: его поддержали 19 членов рабочей группы, восемь – проголосовали против, шесть воздержались. Среди поддержавших законопроект был Александр Гурко, представители ФГУП «НАМИ», Росстандарта и подведомственных ему структур. Также поддержал законопроект мэр города Иннополиса Руслан Шагалеев. Против голосовали представители ООО «Яндекс», АО «Группа Т-1», ПАО «КАМАЗ», ООО «Фольксваген Груп Рус», а также заместитель гендиректора по взаимодействию с органами государственной власти АО «ГЛОНАСС» Александра Аронова. Кроме того, против голосовали **директор Департамента цифрового развития Минтранса РФ Дмитрий Баканов**, **заместитель директора Департамента цифрового развития транспортного ведомства Геннадий Ларионов** и директор департамента научно-технической деятельности АО «Электронный паспорт» Борис Ионов.

Александр Гурко в ходе форума ММАФ сказал, что сейчас идет обсуждение проекта федерального закона. «В следующем году будет активная фаза формирования законодательства. В январе 2021 г. мы приступим к пилотированию различных бизнес-моделей. В конце января мы планируем с участниками консорциума сформировать несколько рабочих групп по разным направлениям. «Автодата» – некоммерческий инфраструктурный проект для разработчиков в конкретных нишах. Нам надо выстроить законодательство, это возможно, когда организация является нейтральной по отношению к государству. Пока законопроект по «Автодате» вызывает у участников консорциума много вопросов».

Директор по андеррайтингу и страховым продуктам ООО «АбсолютТех» (торговая марка Mafin) Илья Хахинов отметил, что страховым компаниям интересны все данные. «Со стороны страховых компаний спрос на данные большой, но хороших поставщиков данных нет. Мы используем данные от ГИБДД», – рассказал он.

Генеральный директор ООО «Абсолют Страхование» Дмитрий Руденко подтвердил: «Я готов сейчас в онлайн покупать данные. Спрос есть – предложения нет. Все данные в идеале должны быть собраны в одном месте, и мы хотим, чтобы все участники имели к ним доступ. Регулятором должно выступить государство».

Вице-президент ассоциации «Российские автомобильные дилеры» (РОАД) Владислав Рыдаев сообщил, что у автодилеров есть большие данные и точки контакта с конечным клиентом. «Мы собираем большие данные в секторе B2C. Проблема в том, что нет площадок тестирования новых решений и обратной связи, а также качественной офлайн-поддержки. Должны быть физические мощности, чтобы устранять проблему. В ЕС есть ряд директив, в которых уже заложено право тех, кто собирает и передает данные, на часть последующей монетизации этих данных. Это дает им уверенность. В США дилеры подписали соглашение, в котором сказано, что монетизация от предоставления данных гарантирована. Наличие площадок и поддержка клиентов, а также прописанное в регулировании требование, кто и как участвует в будущем формировании стоимости, – вот важные моменты для предоставления собранных данных. Дилеры взаимодействуют в первую очередь с теми, кто создает на основе данных проекты. Пока таких решений немного, и в большей степени это работа изготовителей», – рассказал Владислав Рыдаев.

Александр Гурко подвел итог: «Сейчас в консорциуме более 115 организаций, мы придерживаемся выбранной концепции. Остается проблема с финансированием. В некоммерческую организацию мало кто хочет инвестировать. Либо это должна быть схема финансирования по принципу краудфандинга, либо государственное финансирование. Эту задачу нам предстоит решить в следующем году. Мы перенесли многие вопросы на 2021 г.: мы строим много планов на этот год».

<https://www.comnews.ru/content/212073/2020-12-09/2020-w50/avtodata-vstala-polugodichnyy-pit-stop>

КОММЕРСАНТЪ; 2020.12.9; ЭФФЕКТЫ ПРОЯВЯТСЯ В РАЗВИТИИ: КАК МЦД ВЛИЯЕТ НА ЖИЗНЬ В СТОЛИЦЕ

Чуть больше года назад, 21 ноября 2019 года, были запущены Московские центральные диаметры (МЦД). За это время пассажиры совершили более 130 млн поездок по двум линиям МЦД. Диаметры не только меняют транспортную систему Московской агломерации, но и создают новые точки притяжения бизнеса. Какие экономические эффекты принесет развитие МЦД?

МЦД-1 «Белорусско-Савеловский», идущий из Одинцово в Лобню, и МЦД-2 «Курско-Рижский», соединивший Нахабино и Подольск,— это 132 км путей и 60 станций, 20 из которых – пересадочные. На метро и Московское центральное кольцо можно пересесть бесплатно, если расплачиваться картой «Тройка» по тарифу «Кошелек» (в течение 90 минут с первой валидации). Пассажиры 16,5 млн раз воспользовались бесплатной пересадкой с МЦД на метро. Всего благодаря внедрению новой тарифной и единой билетной городской систем пользователи сэкономили 1,5 млрд руб. на оплате проезда.

Но, разумеется, запуск МЦД повлиял не только на транспортные предпочтения москвичей и жителей Подмосковья. На карте столичной агломерации появились не просто новые станции, но и новые возможности для развития бизнеса. Например, около станции МЦД-2 «Бутово» планируют построить административно-деловой центр с медицинским блоком, а рядом со станцией «Тушинская» МЦД-2 завершается строительство физкультурно-оздоровительного центра с бассейном. Территорию рядом со станциями благоустраивают и озеленяют. Ожидаемо растет и цена на недвижимость около МЦД. Рост до 20% был отмечен буквально в первые месяцы работы наземного метро.

Директор Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Михаил Блинкин полагает, что окрестности линий МЦД будут активно осваиваться девелопментом.

«Уверен, что эта гипотеза подтвердится, как только мы начнем выходить из пандемийных проблем. Из-за них, конечно, многие процессы замедлились или отложились, но привлекательность земельных участков вокруг МЦД однозначно повышается, ведь теперь туда удобно и быстро можно добираться из разных точек города».

Как отмечает директор Центра исследований транспортных проблем мегаполисов НИУ ВШЭ Константин Трофименко, за один год работы не могут проявиться макроэкономические эффекты, но некоторые изменения, возникшие благодаря появлению МЦД, уже заметны.

«В тех частях городской агломерации, где не было метро и появились станции МЦД, конечно, выросла и коммерческая привлекательность территории. Когда будут построены все пять планируемых диаметров, можно будет говорить о том, что проект реформирует потоки в рамках Московской агломерации и значительно повлияет на землепользование. Иными словами, чтобы началось освоение промышленных территорий рядом с линиями МЦД или появились новые точки притяжения в виде офисных центров, должно пройти больше времени – 5–10 лет».

Сейчас диаметры продолжают развиваться. Так, за год после их запуска на двух диаметрах было построено и реконструировано пять станций. В ближайшие три года на

первых двух диаметрах планируется построить еще шесть станций: «Петровско-Разумовская», «Марьяна Роцца», «Дмитровская», «Котляково», «Печатники» и «Щукинская».

Параллельно строятся платформы и для будущих диаметров. Так, 23 ноября мэр Москвы Сергей Собянин и генеральный директор РЖД Олег Белозеров открыли станцию «Ховрино», которая войдет в МЦД-3 «Ленинградско-Казанский». Третий диаметр свяжет Зеленоград и Раменское. Его запуск улучшит транспортную доступность 24 районов Москвы и сократит время в пути в среднем на 40%. МЦД-3 будет интегрирован с высокоскоростной магистралью, и его пассажиры смогут пересаживаться на скоростные поезда прямо на станциях «Петровско-Разумовская» и «Зеленоград».

В процессе реконструкции сейчас находятся девять станций будущего МЦД-4 «Киевско-Горьковский». Он соединит Апрелевку и Железнодорожный район Балашихи. Для формирования четвертого диаметра реконструируют участок Москва-Каланчевская–Курский вокзал и строят соединительную ветвь в районе делового центра «Москва-Сити». Будущий МЦД-5 («Ярославско-Павелецкий») свяжет Пушкино и Домодедово, его точный маршрут пока разрабатывается. Ожидается, что запуск всех пяти диаметров разгрузит транспортную инфраструктуру столицы на 10-12%.

Несмотря на то что сейчас пассажирский трафик снизился из-за пандемии, ожидается, что после снятия ограничений он вновь возрастет. Не случайно перевозчик – Центральная пригородная пассажирская компания (ЦППК) – выводит на маршруты 180 дополнительных вагонов поезда «Иволга».

Они построены на Тверском вагоностроительном заводе (входит в Трансмашхолдинг). В поезде широкие входные двери (1400 мм) и нет тамбуров между вагонами. Это позволяет пассажирам быстро входить в салон и свободно перемещаться между вагонами. Благодаря технологии пневмоподвешивания у поезда плавный ход, он движется быстро, но практически бесшумно. В головных вагонах есть места для крепления велосипедов и инвалидной коляски, а также туалетные комнаты, адаптированные под маломобильных пассажиров. Также в поезде есть Wi-Fi, а кресла оснащены USB-разъемами.

«Отечественное вагоностроение вполне может конкурировать с европейскими производителями. Отрадно, что в стране развивается высокотехнологичный сегмент промышленности. А с позиции пассажира – это просто удобные вагоны, в которых не надо толпиться у входа, а можно комфортно передвигаться по салону, при этом освещение, сиденья и поручни продуманы на современном уровне промышленного дизайна», – подчеркивает Михаил Блинкин.

Особенно актуальны в этом году системы обеззараживания воздуха, которые есть в «Иволгах». Бактерицидные ультрафиолетовые лампы встроены в систему вентиляции, они инактивируют бактерии и вирусы в проходящем через них воздухе. Дополнительно обезопасить пассажиров от инфекций помогают бесконтактные кран, мыло и сушилка в туалете.

Конечно, сейчас усиленные меры безопасности принимаются и перевозчиком. Специалисты ЦППК регулярно дезинфицируют поезда и контактные поверхности на станциях: турникеты, валидаторы, подоконники касс. А по ночам все составы обрабатывают холодным туманом, убивающим почти 100% микробов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4604591>

ЗНАК; 2020.12.9; КОМАРОВА НЕ СМОГЛА НАЗВАТЬ ЦЕНУ ГЛАВНОГО ИНФРАСТРУКТУРНОГО ОБЪЕКТА ХМАО – МОСТА ЧЕРЕЗ ОБЬ

Губернатор ХМАО Наталья Комарова отказалась сегодня называть стоимость одного из главных будущих инфраструктурных проектов региона, который анонсировался президенту РФ Владимиру Путину и стоимость которого недавно подверглась критике со стороны правительства РФ. Речь идет о мостовом переходе через Обь у Сургута. «Я не из

тех, кто цену назначает», – сообщила она на итоговой в этом году встрече с журналистами.

Комарова также добавила, что строительство моста уже ведется.

«Мост уже строится. Проектно-сметная документация, которая сейчас разрабатывается, входит в состав любого объекта. В нашем случае контракт заключен и в декабре наш подрядчик должен ее предъявить», – уточнила губернатор.

Говоря об источнике финансирования, она сообщила: 40% в проект вложит окружной бюджет, 60% – федеральный.

«У нас не самая благоприятная территория для строек. Грунты, водные объекты, охранные зоны. Это тоже входит в цену. Я не из тех, кто цену назначает. Но мы заинтересованы, чтобы она была максимально эффективна и соответствовала тем затратам, которые нужны для строительства этого объекта. И давала нам возможность, вместо того чтобы возвращаться 350 раз к проектной документации, ввести в эксплуатацию этот объект в сроки», – уточнила Комарова.

Стоимость и сроки возведения моста через Обь ранее подвергались критике со стороны правительства РФ. В частности, вице-премьер РФ Марат Хуснуллин поручил **Минтранс** проанализировать возможность уменьшения стоимости строительства моста через реку Обь и возвести его до конца 2023 года.

Также источники, связанные с проектной документацией будущего моста, сообщали, что изначальная стоимость сооружения составляла 120 млрд рублей, но была существенно снижена – до 78 млрд рублей.

Напомним, общая протяженность трассы мостового перехода, включая обход Сургута, составит почти 44 километра, в том числе внеклассный балочный мост, семь мостов и путепроводов, две транспортные развязки, четыре многофункциональные площадки отдыха с АЗС. Автодорога и мост проектируются под первую техническую категорию – четыре полосы движения. Реализация проекта позволит направить транзитный транспорт в обход Сургута по направлению к Ямало-Ненецкому автономному округу и Нижневартовску.

[https://www.znak.com/2020-12-](https://www.znak.com/2020-12-09/komarova_ne_smogla_nazvat_cenu_glavnogo_infrastrukturnogo_obekta_hmao_mosta_chere_z_ob)

[09/komarova_ne_smogla_nazvat_cenu_glavnogo_infrastrukturnogo_obekta_hmao_mosta_chere_z_ob](https://www.znak.com/2020-12-09/komarova_ne_smogla_nazvat_cenu_glavnogo_infrastrukturnogo_obekta_hmao_mosta_chere_z_ob)

ПРАЙМ; 2020.12.9; РЖД ХОТЯТ СОКРАТИТЬ СРОКИ ДОСТАВКИ «ГРУЗОВЫМ ЭКСПРЕССОМ» ТОВАРОВ МСП НА ЭКСПОРТ

РЖД будут работать над сокращением сроков доставки товаров малого и среднего бизнеса (МСП) на экспорт в рамках проекта «грузовой экспресс», сообщил генеральный директор компании **Олег Белозеров**.

Он напомнил, что холдинг запустил грузовой экспресс специально для малого и среднего бизнеса. Первый сборный груз был доставлен из Москвы в Китай за 18 дней.

«Восемнадцать дней считаем долго, но это пробная партия. Первый шаг мы сделали. На сегодняшний момент мы видим, что нужно работать со временем», – сообщил **Белозеров** в среду на форуме «Сделано в России», который проходит в МИА «Россия сегодня».

Он пояснил, что самую большую затрату по времени занимал сбор груза. «Важно было собрать груз и пропустить его именно в виде поезда», – пояснил глава **РЖД**.

Он отметил, что вообще грузовой поезд из Китая в Европу идет шесть дней со скоростью движения по территории России 1,15 тысячи километров в сутки, а в Европе, например, 200 километров в сутки. «А вот собрать груз, чтобы он был маршрутным, в этом заключалась самая большая проблема, которая как раз и была решена», – рассказал **Белозеров**.

Глава **РЖД** напомнил, что в целом 16% перевозок продукции МСП дают «**Российским железным дорогам**» 46% дохода.

ПРАЙМ; 2020.12.9; РЖД ПРОТЕСТИРОВАЛИ В ПОДМОСКОВЬЕ УСКОРЕННУЮ ТЕХНОЛОГИЮ ПОГРУЗКИ ПОЛУПРИЦЕПА НА Ж/Д

Холдинг «РЖД» протестировал на терминале в Подмоскowie ускоренную технологию погрузки и выгрузки автомобильного полуприцепа с железнодорожной платформы, сообщила компания.

«В подмосковном терминально-логистическом центре «Белый Раст» (дочернее общество ОАО «РЖД») успешно прошла тестовая перегрузка контейнера с использованием съемной погрузочной корзины, которая позволяет перевозить на вагонах-платформах автомобильные полуприцепы и осуществлять их погрузку и разгрузку при помощи ричстакеров – по аналогии с контейнерами. Оборудование и вагон-платформу для теста предоставило АО «Федеральная грузовая компания» (дочернее общество ОАО «РЖД»)», – говорится в сообщении.

Тестовая погрузка с закреплением полуприцепа на железнодорожной платформе показала, что при массовых отправлениях продолжительность этих операций не будет превышать времени, необходимого для обработки контейнеров. ТЛЦ «Белый Раст» готов приступить к такой работе.

Среди перспективных направлений для организации контейнерных перевозок рассматриваются маршруты Москва – Новосибирск, Москва – Екатеринбург, Сосногорск – Воркута, Санкт-Петербург – Москва, а также сообщение с Калининградской областью.

«Отправка контейнеров на железнодорожных платформах даст возможность грузовладельцам использовать новые инструменты для построения логистических цепочек. Контейнерные перевозки в ряде случаев позволяют повысить экономичность и скорость доставки, что в результате может привести к снижению итоговой стоимости продукции для потребителя. Не менее важно, что использование и автомобильного и железнодорожного транспорта способствует снижению дорожного трафика и улучшению экологической ситуации», – отмечают РЖД.

По данным компании, заинтересованность в таких перевозках уже проявлял ряд клиентов, среди которых экспедиторские компании, ритейлеры и другие.

ТЛЦ «Белый Раст» – совместный проект ОАО «РЖД» и ГК «Порт Ляонин» (КНР), самый крупный железнодорожный терминал в РФ, на котором можно осуществлять как контейнерную, так и контейнерную перевозку.

ПРАЙМ; 2020.12.9; РЖД МОДЕРНИЗИРОВАЛО ТРИ СТАНЦИИ В ВОЛГОГРАДСКОЙ И ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТЯХ

ОАО «РЖД» в рамках развития инфраструктуры грузовых железнодорожных станций по договорам с клиентами модернизировало три станции в Волгоградской и Ленинградской областях, сообщила компания.

«В рамках проекта по развитию станции Фрезерный в Ленинградской области реконструированы станционные пути и элементы системы управления движением поездов, уложен дополнительный стрелочный перевод, а также выполнено благоустройство территории станции», – говорится в сообщении.

Данные мероприятия позволят оптимизировать работу станции и обеспечить грузоотправителю перевозку дополнительных объемов грузов – 90 тысяч тонн черных и цветных металлов.

«Развитие станций Гумрак и Лапшинская в Волгоградской области, включавшее в себя укладку новых стрелочных переводов, обеспечит перевозку дополнительно 35 тысяч тонн авиационного керосина и 40 тысяч тонн зерна и минеральных удобрений в год», – добавляется в сообщении.

РЖД поясняют, что такое сотрудничество с клиентами помогает развивать экономику регионов и привлекать дополнительные объемы грузов на железную дорогу.

ПРАЙМ; 2020.12.9; РЖД СДЕЛАЛИ СКИДКИ ДО 50% НА 5 ЛЕТ НА ПЕРЕВОЗКИ НЕФТЕПРОДУКТОВ В РФ И НА ЭКСПОРТ

РЖД сделали пятилетние скидки до 50% к тарифу на внутрироссийские и экспортные перевозки нефтепродуктов, следует из решений правления компании.

Заседание правления РЖД состоялось 4 декабря, а его решения опубликованы в корпоративной газете компании «Гудок» в среду.

«Об изменении уровня железнодорожных тарифов на внутрироссийские и экспортные перевозки нефтепродуктов (позиции ЕТСНГ 211-215, 221-225, коды ЕТСНГ 226021, 226069, 226106) в цистернах в рамках ценовых пределов. Установить ... понижающие коэффициенты к действующим тарифам ... Период действия понижающих коэффициентов с 1 января 2021 года по 31 декабря 2025 года включительно», – говорится в решении правления компании.

Согласно приложению к решениям правления, скидки на перевозки нефтепродуктов в цистернах варьируются в зависимости от станции отправления и составляют вплоть до 50%; на порожний пробег цистерн, следующих после таких перевозок – 5% за рядом исключений; на порожний пробег цистерн, следующих после перевозок газового конденсата со станций Лужская и Лужская (экспортная) Октябрьской железной дороги на станцию Лимбей Свердловской железной дороги – 42,1%.

Отмечается, что указанные коэффициенты не применяются на первоначальном и на последующих участках перевозки в случае изменения первоначальной железнодорожной станции назначения (переадресовки) груза как в пути следования, так и на первоначальной станции назначения.

РЖД с 2013 года получили право в определенных случаях устанавливать надбавки и скидки к грузовому тарифу в рамках коридора. Предельные планки скидки и надбавки менялись. С 2019 года верхняя граница скидки сохраняется в пределах 50%, а надбавка обнулена. При этом в преysкурант введена до 2025 года экспортная надбавка к тарифу 8% на все грузы, за исключением нефтепродуктов, алюминия и энергетических газов.

ПРАЙМ; 2020.12.9; РЖД В 2021 Г ПРЕДОСТАВЯТ СКИДКИ ОТ 10,7% НА ПЕРЕВОЗКИ В РОССИИ РУДЫ И МЕДНОГО КОНЦЕНТРАТА

РЖД в 2021 году предоставят скидки в диапазоне 10,7-15,5% к тарифу на внутрироссийские перевозки руды и медного концентрата, следует из решений правления компании.

Заседание правления РЖД состоялось 4 декабря, а его решения опубликованы в корпоративной газете «Гудок» в среду. «Установить... понижающий коэффициент 0,872 (скидка 12,8% – ред.) к действующим тарифам ... на внутрироссийские перевозки руды медно-цинковой (код ЕТСНГ 151408) в собственных (арендованных) полувагонах со станции Ивдель I Свердловской железной дороги на станцию Верхняя Свердловской железной дороги», – говорится в одном из пунктов.

Скидка действует при условии выполнения с 1 января по 31 декабря 2021 года гарантированного объема перевозок медно-цинковой руды в объеме не менее 900 тысяч тонн.

Понижающий коэффициент 0,893 (скидка 10,7%) будет применяться к тарифам на внутрироссийские перевозки медной руды в полувагонах со станции Реж Свердловской железной дороги на станции Верхняя и Ежевая Свердловской железной дороги. Условием является гарантированный объем перевозок в 2021 году медной руды по указанному маршруту от 700 тысяч тонн.

Скидка 15,5% дается на внутрироссийские перевозки медного концентрата в полувагонах со станции Гай Южно-Уральской железной дороги на станцию Медногорск Южно-Уральской железной дороги. Она будет применяться при гарантированном объеме перевозок в следующем году медного концентрата со станции Гай от 513 тысяч тонн, в

том числе на станцию Медногорск – не менее 176 тысяч тонн; на станции Верхняя, Ежевая и Ревда – не менее 337 тысяч тонн.

«Период действия понижающего коэффициента с 1 января 2021 г. по 31 декабря 2021 г. включительно. Выполнение указанных условий должно быть закреплено договорными обязательствами с ОАО «РЖД», – указано в решениях по данным позициям.

ПРАЙМ; 2020.12.9; РЖД ПРЕДОСТАВЛЯТ ПЯТИЛЕТНИЕ СКИДКИ ДО 50% НА ПЕРЕВОЗКИ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

РЖД предоставят пятилетние скидки до 50% к тарифу на перевозки легковых автомобилей в зависимости от дальности и на порожний пробег, следует из решений правления компании.

Заседание правления РЖД состоялось 4 декабря, а его решения опубликованы в корпоративной газете компании «Гудок» в среду.

«Установить... понижающие коэффициенты к действующим тарифам... на перевозки легковых автомобилей (код ЕТСНГ 381087) в собственных (арендованных) специализированных вагонах во внутрироссийском и экспортном сообщении со станций... Период действия понижающих коэффициентов с 1 января 2021 года по 31 декабря 2025 года включительно», – говорится в материалах по итогам правления.

Речь идет о станциях Акулово, Голицыно, Белые Столбы, Кунцево II, Лобня, Михнево, Москва-Товарная-Павелецкая, Чехов, Гривно, Калуга I Московской железной дороги; Белоостров, Заневский Пост, Лигово, Шушары, Красное Село, Купчинская, Колпино, Бронка, Новый Порт, Капитолово Октябрьской железной дороги; Вожой, Нижний Новгород – Автозавод, Ижевск, Доскино, Костариха Горьковской железной дороги; Гирей, Несветай Северо-Кавказской железной дороги; Тольятти, Ульяновск III, Круглое Поле, Тихоново Куйбышевской железной дороги.

Скидки также даются на порожний пробег после таких перевозок на указанные станции, за рядом исключений.

РЖД с 2013 года получили право в определенных случаях давать надбавки и скидки к грузовому тарифу в рамках коридора. Предельные планки скидки и надбавки менялись. В 2019 году верхняя граница скидки сохраняется в пределах 50%, а надбавка обнулена. При этом в преysкурant введена до 2025 года экспортная надбавка к тарифу в 8% на все грузы за исключением нефтепродуктов, алюминия и энергетических газов.

КОММЕРСАНТЪ; КРИСТИНА ФЕДИЧКИНА; 2020.12.9; «САМОЛЕТ СУДНОГО ДНЯ» ПОДЕЛИЛСЯ ОБОРУДОВАНИЕМ; ВОЗБУЖДЕНО ДЕЛО О ХИЩЕНИИ С ИЛ-80

В Таганроге Ростовской области возбуждено уголовное дело по факту хищения имущества из грузового отсека самолета Ил-80, известного как «самолет Судного дня». Заявление о происшествии подал представитель АО «Таганрогский авиационный научно-технический комплекс имени Бериева» – предприятие проводило плановые работы по модернизации и продлению ресурса самолета. По данным СМИ, из самолета могли пропасть радиостанционные блоки и платы из таких же демонтированных блоков. Следователи оценили причиненный ущерб в 1 млн руб.

Следственное управление УМВД России по Таганрогу возбудило уголовное дело по факту хищения имущества из воздушного командного пункта Ил-80, который также известен как «самолет Судного дня». Дело возбуждено по п. «б» ч. 4 ст. 158 УК РФ (кража). Как сообщили “Ъ” в пресс-службе управления на транспорте МВД России по СКФО, с заявлением о краже в полицию обратилось 4 декабря руководство ПАО «Таганрогский авиационный научно-технический комплекс имени Бериева». По данным следователей, из воздушного судна Ил-80, находящегося на аэродроме Таганрог-Южный, неизвестные похитили имущество на сумму более 1 млн руб. В полиции происшествие более подробно

не комментируют, в приемной ТАНТК имени Бериева в течение дня на звонки “Ъ” не ответили.

Воздушный командный пункт Ил-80, также известный как «самолет Судного дня», был разработан в конце 1980-х годов на базе пассажирского самолета Ил-86. Самолет предназначен для эвакуации высшего военного руководства страны и одновременного управления вооруженными силами в условиях конфликта. Самолет может работать полностью автономно. Детальная информация о нем является государственной тайной. Всего в России четыре таких воздушных судна.

По данным «Известий», Ил-80 доставили на аэродром Таганрог-Южный летом 2019 года для работ по модернизации. Ожидалось, что воздушное судно «вернется в строй в ближайшие год-два», сообщает издание со ссылкой на собственный источник. РЕН ТВ уточняет, что из Ил-80 пропало 39 радиостанционных блоков и еще пять плат из пяти таких же демонтированных блоков, при этом источник «Известий» заявляет, что «говорить о 39 радиостанциях или радиоблоках нельзя, на борту самолета просто нет столько электроники».

Происшествие уже прокомментировали в Кремле: пресс-секретарь президента Дмитрий Песков заявил, что похищение оборудования из Ил-80 станет поводом, чтобы сделать выводы и принять меры для исключения повтора подобных ситуаций.

Разумеется, будут сделаны выводы. Конечно, такое ЧП», – ответил господин Песков во время пресс-колла на вопрос об усилении охраны подобных объектов.

Ранее «Открытые медиа» выяснили, что ТАНТК имени Бериева потратил на охрану аэродрома Таганрог-Южный в 2020 году 24 млн руб. Контракт на «оказание услуг по защите объекта транспортной инфраструктуры» был заключен в марте 2020 года с ФГУП «Управление ведомственной охраны» **Минтранса**. Подрядчик должен был организовать на территории аэродрома восемь круглосуточных постов: пять стационарных и три подвижных. «Интересно, что в закупочной документации можно найти подробный план аэропорта и расположения всех постов охраны. На нем указаны все КПП, расположение групп быстрого реагирования и даже сектора обзора камер наблюдения», – отмечает издание.

Официально версии следствия по поводу того, кто мог совершить кражу, не оглашаются. Источник в силовых структурах канала «Царьград» полагает, что с большой долей вероятности оборудование похитили «обычные воры, которым нет никакого дела до секретных разработок». По его мнению, детали могли быть украдены для продажи цветного металла.

<https://www.kommersant.ru/doc/4605485>

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.12.9; АВИАПЕРЕВОЗКИ В НОЯБРЕ УПАЛИ ВДВОЕ; ПАССАЖИРОПОТОК АВИАКОМПАНИЙ СОКРАТИЛСЯ НА 48%

Российские авиакомпании продолжают снижать трафик: по итогам ноября они перевезли почти вдвое меньше пассажиров, чем годом ранее, или 4,66 млн человек. Это худший результат с момента снятия в июне коронавирусных ограничений, что объясняется началом низкого сезона. Из авиакомпаний тренд переломить смогла только «Победа», удержавшая пассажиропоток на уровне прошлого года. Чуть лучше рынка также оказался результат S7, которая показала падение пассажиропотока на треть.

В ноябре пассажиропоток российских авиакомпаний упал на 48%, до 4,66 млн пассажиров, следует из оперативных данных **Росавиации**. При этом пассажирооборот снизился на 57%, до 10,15 млрд пассажиро-километров.

Наметившаяся летом динамика восстановления сегмента была сломлена с началом осени. Хотя в сентябре темпы падения в годовом выражении были ниже, чем в августе (32,5% и 36,6% соответственно), в объемном выражении результат оказался меньше (8,65 млн

пассажиров и 9,15 млн человек). Этому способствовали окончание сезона на российских курортах, сохранение ограничений на международные перевозки и начало традиционно низкого сезона. Пока ноябрьское падение – самое крупное сокращение трафика за последние месяцы. Еще в октябре он падал на 39%, до 6,79 млн человек. Впрочем, результат все еще лучше, чем в локдаун весной и в июне.

Среди авиакомпаний лидером, как и в предыдущие месяцы, остается S7, которая в ноябре перевезла 904,8 тыс. пассажиров. Это на 29,4% хуже, чем годом ранее, и лучший результат среди крупнейших перевозчиков, за исключением «Победы», которая удержала трафик на уровне прошлого года (873,5 тыс. пассажиров). Число пассажиров, воспользовавшихся услугами «Аэрофлота», упало сразу на 70,4%, до 833,3 тыс. человек. Авиакомпания «Россия» перевезла на 47,8% меньше пассажиров, чем годом ранее (почти 319,5 тыс. человек), «Уральские авиалинии» – 276,4 тыс. пассажиров (падение на 60%). По итогам 11 месяцев общий трафик российских авиакомпаний сокращается на 46,2%.

Росавиация прогнозировала падение на 50% по итогам года, **Минтранс** – на 45%. Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) ожидает снижения пассажиропотока на 47%, до 68 млн человек, в 2020 году.

В конце ноября главный экономист Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) Брайан Пирс отмечал, что «российский и китайский рынки более или менее полностью восстановились». Хотя, говорил он, «Россия сейчас находится под давлением из-за всплеска случаев заражения вирусом». IATA основывалась на данных по итогам сентября, когда рост показателя перевозок в пассажиро-километрах на внутреннем рынке РФ составил 2,7%, а в Китае снизился на 2,8%.

<https://www.kommersant.ru/doc/4605321>

ПРАЙМ; 2020.12.10; СОЗДАНИЕ ЕДИНОЙ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ АВИАКОМПАНИИ ПОДЗАТЯНУЛОСЬ – ТРУТНЕВ

Вице-премьер, полпред президента РФ в ДФО Юрий Трутнев заявил, что создание дальневосточной авиакомпании, поручение по которой ранее дал президент, затянулось, нужно определить принципы ее работы.

«У нас есть поручение президента Российской Федерации о создании дальневосточной авиационной компании. Работа, сказать честно, подзатянулась. Она идет долго. Я сегодня предлагаю главам собраться и детально обсудить для того, чтобы уже точно понимали, как мы движемся, собрать компанию, определить организационные ее принципы работы, права и обязанности всех управляющих органов. Главная цель – что люди получают в результате создания авиакомпании», – сказал Трутнев во Владивостоке на совете при полпреде с участием глав регионов ДФО.

Президент РФ Владимир Путин ранее поручил создать единого дальневосточного авиаперевозчика. Цель этой работы – повышение транспортной доступности удаленных районов всего Дальневосточного федерального округа. В рамках этой задачи уже проработана перспективная маршрутная сеть, включающая 535 социально значимых маршрутов, которые свяжут между собой 410 населенных пунктов в ДФО.

Такое решение, по задумке властей, позволит снизить расходы на выполнение авиаперевозок, выстроить оптимальный оборот воздушных судов, повысить регулярность, обеспечить удобное для пассажиров расписание полетов с максимально возможным количеством стыковок и минимальным временем ожидания рейсов.

Минтранс РФ ранее сообщал, что регионы и правительство решили сформировать консорциум региональных авиакомпаний с российской техникой для обеспечения доступности полетов на Дальнем Востоке.

На ту же тему:

<https://iz.ru/1098011/2020-12-10/trutnev-ukazal-na-zatianuvsheesia-sozdanie-dalnevostochnoi-aviakompanii>

ИНТЕРФАКС; 2020.12.9; ГЛАВА ЯКУТИИ ПРЕДЛОЖИЛ ОПТИМИЗИРОВАТЬ РАСХОДЫ ОСНОВНОГО АЭРОПОРТА РЕГИОНА НА ФОНЕ ПАДАЮЩЕГО ПАССАЖИРОПОТОКА

Глава Якутии Айсен Николаев предложил оптимизировать расходы главного аэропорта республики на фоне падения пассажиропотока и снижения доходов предприятия, сообщает пресс-служба главы и правительства региона.

«В этом году из-за пандемии коронавируса авиарейсы были приостановлены, что, в конечном счете, отразилось на доходах авиапредприятия. В этой связи аэропорту «Якутск» рекомендовано проработать другие источники дохода, провести оптимизацию расходов, в том числе, за счет повышения производительности труда», – приводит пресс-служба слова Николаева.

Так, с начала года пассажиропоток аэропорта сократился на 39% – до 583 тыс. человек. Вместе с тем объемы перевозки грузов и почты увеличились на 5,2% и составили 11,8 тыс. тонн.

По словам гендиректора аэропорта Сергея Игнатенко, которого цитирует пресс-служба, по итогам 2020 года предприятие получит от основной деятельности 1,591 млрд рублей.

При этом доходы аэропорта в 2019 году, по данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», составили 1,803 млрд рублей. Таким образом, они могут снизиться на 12%.

Международный аэропорт «Якутск» является крупнейшим аэропортом республики, в нем базируются авиакомпании «Якутия» и «Полярные авиалинии». Из аэропорта выполняются регулярные прямые рейсы в Москву, Санкт-Петербург, Владивосток, Благовещенск, Красноярск, Иркутск, Новосибирск, Екатеринбург, Хабаровск, Улан-Удэ. До пандемии осуществлялись полеты в Пекин, Харбин, Сеул, Токио, на Пхукет.

Единственным акционером ОАО «Аэропорт «Якутск» является Якутия в лице министерства имущественных и земельных отношений региона.

<https://www.interfax-russia.ru/far-east/news/glava-yakutii-predlozhit-optimizirovat-rashody-osnovnogo-aeroporta-regiona-na-fone-padayushchego-passazhiropotoka>

ТАСС; 2020.12.9; S7 ОТКРЫВАЕТ ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ ИЗ НОВОСИБИРСКА В МАХАЧКАЛУ В 2021 ГОДУ

Авиакомпания S7 Airlines с 7 января начнет выполнять прямые рейсы из Новосибирска в Махачкалу. Об этом сообщила в среду пресс-служба новосибирского международного аэропорта Толмачево.

«Стоит отметить, что благодаря программе субсидирования по постановлению № 1242 маршрутная сеть аэропорта Толмачево сможет пополниться в 2021 году новым направлением Новосибирск – Махачкала», – говорится в сообщении.

По информации на сайте аэропорта, маршрут запустят на период с 7 января по 25 марта, время в пути составит 3 часа 50 минут. Как следует из расписания на сайте авиакомпании, полеты будут выполняться раз в неделю в четверг.

В число субсидируемых в 2021 году рейсов вошло 17 направлений, в том числе Барнаул, Волгоград, Грозный, Кемерово, Магнитогорск, Новокузнецк, Оренбург, Пермь. Выполнять полеты по данным направлениям планируют авиакомпании S7 Airlines и «Ямал».

<https://tass.ru/ekonomika/10210711>

ТАСС; 2020.12.9; АВИАКОМПАНИЯ «АЗИМУТ» НАЧНЕТ ЛЕТАТЬ ИЗ КАЛУГИ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГ В 2021 ГОДУ

Авиакомпания «Азимут» открыла новый маршрут, который свяжет Калугу и Санкт-Петербург. Как сообщили в среду в пресс-службе перевозчика, первый рейс будет выполнен 3 января.

«Авиакомпания «Азимут» расширяет географию полетов из международного аэропорта Калуга и сообщает об открытии продажи авиабилетов по новому направлению Калуга – Санкт-Петербург – Калуга. Рейсы А4638/А4637 будут выполняться с 3 января 2021 года по понедельникам, средам, пятницам и воскресеньям», – говорится в сообщении.

В пресс-службе уточнили, что вылет из Калуги будет осуществляться в 16:15, посадка в Санкт-Петербурге в 17:50. Из Санкт-Петербурга борт авиакомпании будет вылетать в 13:40, посадка в Калуге в 15:15.

<https://tass.ru/ekonomika/10207993>

ТАСС; 2020.12.9; АВИАКОМПАНИЯ SMARTAVIA ЗАПУСКАЕТ ПРЯМЫЕ СУБСИДИРУЕМЫЕ РЕЙСЫ ИЗ АРХАНГЕЛЬСКА В СОЧИ

Авиакомпания Smartavia открывает прямые субсидируемые рейсы из Архангельска в Сочи в рамках осенне-зимней навигации. Планируется, что полеты по данному направлению станут круглогодичными, говорится в сообщении международного аэропорта Сочи, распространенном в среду.

«С 15 января 2020 года международный аэропорт Сочи начнет обслуживание регулярных рейсов авиакомпании Smartavia из Архангельска в Сочи. Период выполнения полетов продлится до конца осенне-зимней навигации – 27 марта 2020 года», – говорится в сообщении.

Уточняется, что рейсы будут выполняться по пятницам с вылетами из Сочи в 12:05 и прилетами в Архангельск в 15:35. В обратном направлении самолет будет отправляться в 07:35, прилет в Сочи – в 11:05. Время в пути составит 3 часа 30 минут. Полеты будут осуществляться воздушным судном Boeing 737-700.

Направление Сочи-Архангельск включено в список субсидирования, билеты на рейс пассажиры смогут приобрести по специальным тарифам. По информации авиакомпании, минимальная стоимость билета начинается от 4,7 тыс. рублей.

«Планируется, что полеты Архангельск – Сочи станут круглогодичными. В зимний период субсидированные рейсы будут осуществляться один раз в неделю, а с наступлением весенне-летней навигации частота полетов по данным направлениям будет увеличена, в расписании Smartavia появятся коммерческие рейсы», – говорится в сообщении.

Ранее сообщалось, что Федеральное агентство воздушного транспорта утвердило 24 направления из международного аэропорта Сочи в регионы России в список субсидированных региональных авиаперевозок. Воспользоваться правом перелета по специальным тарифам могут все категории граждан без возрастных ограничений. Федеральный и региональные бюджеты будут компенсировать перевозчикам часть затрат, за счет чего удастся снизить цены на билеты.

<https://tass.ru/ekonomika/10207823>

ТАСС; 2020.12.9; ДЕСЯТИКРАТНОЕ ПРЕВЫШЕНИЕ ПДК НЕФТЕПРОДУКТОВ ВЫЯВИЛИ НА МЕСТЕ СХОДА ВАГОНОВ ПОД ВЛАДИМИРОМ

Специалисты после взятия проб почвы с места схода вагонов грузового поезда с мазутом во Владимирской области выявили в образцах превышение предельно допустимой концентрации (ПДК) нефтепродуктов в 10 раз. Об этом сообщается на странице Росприроднадзора в соцсети «ВКонтакте».

«Место инцидента обследовали сотрудники Росприроднадзора. Площадь загрязнения, по их оценкам, составила 1 га. Анализ образцов [почвы] показал 10-кратное превышение ПДК по нефтепродуктам», – говорится в сообщении.

В отношении ОАО «РЖД» возбуждено дело об административном правонарушении. Росприроднадзор в настоящее время рассчитывает ущерб, причиненный почвам.

Вагоны грузового поезда, в состав которого входили 64 цистерны с мазутом, сошли с рельсов на перегоне Новки-1 – Тереховицы Горьковской железной дороги днем 16 ноября. В результате аварии один человек погиб. По данным МЧС, площадь утечки нефтепродуктов на месте происшествия составляет 12,5 тыс. кв. метров.

Приволжским следственным управлением на транспорте СК России возбуждено уголовное дело по признакам преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 263 УК РФ («Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, повлекшее по неосторожности смерть человека»).

<https://tass.ru/proisshestiya/10212249>

[Вернуться в оглавление](#)