



Ежедневный мониторинг СМИ

14 ДЕКАБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ПРАЙМ; 2020.12.12; РЖД ОБСУДИЛИ С КОЛЛЕГАМИ ИЗ ФРАНЦИИ ПЕРСПЕКТИВЫ СОТРУДНИЧЕСТВА	4
ИЗВЕСТИЯ; ЭЛЬНАР БАЙНАЗАРОВ, МАКСИМ ХОДЬКИН; 2020.12.14; ЛУЧШЕ ПОЗДНО: СРОК БРОНИРОВАНИЯ БИЛЕТОВ В РФ СОКРАТИЛСЯ ДО СЕМИ ДНЕЙ; ПРИ ЭТОМ ВОЗВРАЩАТЬ КУПЛЕННЫЕ ТУРЫ РОССИЯНЕ СТАЛИ В СЕМЬ РАЗ ЧАЩЕ	4
ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2020.12.14; ШАШЕЧКИ ИЛИ ЕХАТЬ: ТАКСИ КРУПНЫХ АГРЕГАТОРОВ ПОПАЛИСЬ НА НАРУШЕНИЯХ; ПОЧТИ ТРЕТЬ АВТОМОБИЛЕЙ НЕ СООТВЕТСТВУЮТ ПРАВИЛАМ ПЕРЕВОЗОК	6
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.12.14; ДЕНЬГИ НЕ НАШЛИ ПОДХОДА К ПОРТАМ; ИНВЕСТПРОГРАММА ОАО РЖД КОРРЕКТИРУЕТСЯ ТАКТИЧЕСКИ.....	9
КОММЕРСАНТЬ; ПОЛИНА СМЕРТИНА; 2020.12.14; ДАЛЬНИЙ ВОСТОК СОБИРАЕТ НАДБАВКИ; ПРОМЫШЛЕННОСТЬ НЕ ХОЧЕТ ОПЛАЧИВАТЬ ГЕНЕРАЦИЮ ДЛЯ БАМА И ТРАНССИБА.....	10
РБК; ИВАН ТКАЧЁВ, ИННА СИДОРКОВА; 2020.12.14; ТАНКЕРЫ С ПРОПИСКОЙ В РОССИИ ПОДКЛЮЧИЛИСЬ К ПЕРЕВОЗКЕ ВЕНЕСУЭЛЬСКОЙ НЕФТИ	11
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2020.12.12; ТРИ ТРИЛЛИОНА НА ТЫСЯЧУ СТРОЕК; УТВЕРЖДЕНА ПРОГРАММА ГОСИНВЕСТИЦИЙ НА 2021–2023 ГОДЫ.....	15
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.12.12; ПЕРЕД ШТРАФАМИ ОПУСКАЮТ ШЛАГБАУМ; ГОСДУМА СМЯГЧИТ САНКЦИИ ЗА ПРОЕЗД ПО ПЛАТНЫМ ДОРОГАМ.....	16
КОММЕРСАНТЬ; НИКОЛАЙ СЕРГЕЕВ; 2020.12.12; ПРОБЛЕМЫ РЖД РАСКРЫЛИСЬ НА МОСТУ; БЕЗОПАСНОСТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ОБЪЕКТОВ СМОЖЕТ ОБЕСПЕЧИТЬ ТОЛЬКО ЦЕЛАЯ АРМИЯ.....	17
КОММЕРСАНТЬ FM; 2020.12.11; КАМЕРЫ В МЕТРО НАУЧАТ ПОМОГАТЬ ЛЮДЯМ; ПОЧЕМУ ЭКСПЕРТЫ СОМНЕВАЮТСЯ В ЭФФЕКТИВНОСТИ ТАКОЙ СИСТЕМЫ.....	19
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2020.12.11; НА ВЗЛЕТЕ; В РАЗВИТИИ КРАСНОЯРСКОГО АВИАХАБА ПРОИЗОШЛИ РЕВОЛЮЦИОННЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ	20
ЛЕНТА.РУ; ГОРОДИЩЕВА ЕЛИЗАВЕТА; 2020.12.12; НАШЛИ ОПОРУ; ЖИТЕЛИ САМОГО КРУПНОГО ОСТРОВА РОССИИ ОТРЕЗАНЫ ОТ КОНТИНЕНТА. ИХ СПАСЕТ ПРОЕКТ СТАЛИНСКИХ ВРЕМЕН.....	21
ТАСС; 2020.12.14; ЭКСПЕРТЫ: В ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ ЯКУТИИ НЕОБХОДИМО УЧИТЫВАТЬ РАЗВИТИЕ НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ.....	24
SM NEWS; НИКУЛЬЧЕВ ПАВЕЛ; 2020.12.11; В ЯКУТИИ НАЗВАЛИ БЕСПРЕЦЕДЕНТНЫМ ЧИСЛО КРУПНЫХ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЫ	25
1 КАНАЛ; 2020.12.12 21:19; В ТУЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ ВОЕННЫЕ ВОЗВЕЛИ ПЯТЬ МОСТОВ, ЧТО УПРОСТИТ ЖИЗНЬ БОЛЕЕ ЧЕМ 20 ТЫСЯЧАМ ЧЕЛОВЕК	28
РОССИЯ 24; 2020.12.12 14:07; В ДОМОДЕДОВЕ ПРОХОДИТ АКЦИЯ ОНФ ДЛЯ ВЫЛЕТАЮЩИХ ЗА ГРАНИЦУ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»	28

РОССИЯ 24; ЕКАТЕРИНА ИСАЕВА; 2020.12.11 08:31; НА КОЛЫМЕ ЗАПЛАНИРОВАНА МАСШТАБНАЯ РЕКОНСТРУКЦИЯ ДОРОГ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»	28
РОССИЯ 1 ЧИТА; 2020.12.11 10:32; ПОРЯДКА 900 МЛН РУБЛЕЙ НАПРАВЯТ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТА В ЧАРЕ. ВЕСТИ	28
РОССИЯ 1 ЯМАЛ; 2020.12.11 11:49; ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ АЭРОПОРТА В НОВОМ УРЕНГОЕ ПОСЛЕ РЕМОНТА УВЕЛИЧИЛАСЬ ВДВОЕ. ВЕСТИ.....	29
РОССИЯ 24; 2020.12.11 14:38; ПЕРВЫЙ РОССИЙСКИЙ СУПЕРТАНКЕР КЛАССА «АФРАМАКС» ПЕРЕДАН «РОСНЕФТИ». НОВОСТИ НА «РОССИИ 24».....	29
МИР 24; 2020.12.11 17:17; ПО ТРОТУАРУ – ПО ПРАВИЛАМ: КТО БУДЕТ ШТРАФОВАТЬ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ГИРОСКУТЕРОВ И МОНОКОЛЕС?	30
МОСКВА 24 (M24.RU), 11.12.2020 23:30; ПИЛОТ «ПОБЕДЫ» ОБВИНИЛ РОСАВИАЦИЮ В ПРОБЛЕМАХ ПРИ ПОСАДКЕ В АЭРОПОРТАХ	31
МОСКВА 24 (M24.RU), 11.12.2020 20:15; ПРЕЗИДЕНТ ПРОФСОЮЗА ЛЕТНОГО СОСТАВА РФ РАССКАЗАЛ О НОВОЙ СТРУКТУРЕ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА	31
КАМИНФОРМ; 2020.12.14; РОСАВИАЦИЯ ОДОБРИЛА РЕМОНТ ДВУХ СЕЛЬСКИХ АЭРОПОРТОВ НА КАМЧАТКЕ	31
ПРАЙМ; 2020.12.11; ГЛАВА КАЗАХСТАНА ПРИЗВАЛ МОДЕРНИЗИРОВАТЬ РОССИЙСКИЙ УЧАСТОК ДОРОГИ ИЗ ЕВРОПЫ В КИТАЙ.....	32
ТАСС; 2020.12.12; ВЛАСТИ ПЕНЗЕНСКОЙ ОБЛАСТИ В 2021 ГОДУ НАПРАВЯТ 1 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ СЕЛЬСКИХ ДОРОГ	33
REGNUM; 2020.12.11; БЕЛГОРОД ПО НАЦПРОЕКТУ ПОЛУЧИЛ ПАРТИЮ НОВЫХ АВТОБУСОВ	33
REGNUM; 2020.12.11; СВЕРДЛОВСКАЯ ОБЛАСТЬ ПРИРОСЛА ДОРОГАМИ И АВТОБУСАМИ – ИНТЕРВЬЮ	34
РИА НОВОСТИ; 2020.12.14; У ГРАНИЦЫ С КИТАЕМ В ПРИМОРЬЕ СКОПИЛОСЬ БОЛЕЕ 260 ФУР	38
РИА НОВОСТИ; 2020.12.13; ГРЕЦИЯ ПРОДЛИЛА РАЗРЕШЕНИЕ НА ВЪЕЗД ДО 500 РОССИЯН В НЕДЕЛЮ	39
ПРАЙМ; 2020.12.11; КИТАЙ ЗАКРЫЛ ДВА АВТОМОБИЛЬНЫХ ПУНКТА ПРОПУСКА НА ГРАНИЦЕ С РФ В ПРИМОРЬЕ.....	40
ТАСС; 2020.12.11; МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ УТВЕРДИЛО ФЕДЕРАЛЬНУЮ АДРЕСНУЮ ИНВЕСТПРОГРАММУ НА 2021-2023 ГОДЫ	40
РИА НОВОСТИ; 2020.12.11; ТРУТНЕВ СЧИТАЕТ, ЧТО ОТНОШЕНИЕ ПУТИНА К ПРОЕКТУ МОСТА НА САХАЛИН МЕНЯЕТСЯ.....	41
ТАСС; 2020.12.11; ЛЬГОТНУЮ ПАРКОВКУ ДЛЯ ИНВАЛИДОВ С 1 ЯНВАРЯ МОЖНО БУДЕТ ПОЛУЧИТЬ ТОЛЬКО В ЭЛЕКТРОННОМ ВИДЕ	41
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.12.11; В ГОСДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ОБСУДИТЬ ВОПРОС О СНИЖЕНИИ СТОИМОСТИ ПРОЕЗДА ПО ПЛАТНЫМ ДОРОГАМ ДЛЯ МОТОЦИКЛИСТОВ.....	42
ТАСС; 2020.12.13; ОПЕРАТОР ПЕРЕВОЗОК ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ ЗАПУСТИЛ ПОЕЗД МОСКВА – АДЛЕР.....	43
РИА НОВОСТИ; 2020.12.13; РЖД ВВЕЛИ НОВЫЙ ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ.....	43
РИА НОВОСТИ; 2020.12.11; РЖД ПОКАЗАЛИ, КАК БУДЕТ ВЫГЛЯДЕТЬ КУПЕ В НОВЫХ «САПСАНАХ».....	45
ТАСС; 2020.12.11; ПАССАЖИРОПОТОК В ПОЕЗДАХ ЦППК В МОСКВЕ И ПОДМОСКОВЬЕ СНИЖАЕТСЯ ДЕВЯТЫЙ МЕСЯЦ ПОДРЯД.....	45
REGNUM; 2020.12.11; ГЛАВА БАШКИРИИ РАССКАЗАЛ О РЕКОНСТРУКЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ВОКЗАЛА В УФЕ	46

РЖД-ПАРТНЕР; ЧЕРНЫШЕВСКАЯ ЮЛИЯ; 2020.12.11; СМЕНА ОРГАНИЗАЦИОННОЙ МОДЕЛИ РАБОТЫ СТРОИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ВЫЗОВЕТ ХАОС	46
ПРАЙМ; 2020.12.11; «ГОРНОЛЫЖНЫЙ ЭКСПРЕСС» ИЗ МОСКВЫ В ХИБИНЫ ОТМЕНЕН ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА	47
ТАСС; 2020.12.11; МОРСПАССЛУЖБА ПОЛУЧИЛА ЛИЦЕНЗИЮ НА ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ	47
ИНТЕРФАКС; 2020.12.11; ПРОЕКТ ЯХТЕННОЙ МАРИНЫ В БАЛАКЛАВСКОЙ БУХТЕ СЕВАСТОПОЛЯ ПРОХОДИТ ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗУ	48
РИА НОВОСТИ; 2020.12.13; «АЭРОФЛОТ» ВОЗОБНОВЛЯЕТ ПОЛЕТЫ В ХЕЛЬСИНКИ.....	49
ИНТЕРФАКС; 2020.12.12; ЧЕРНОГОРИЯ ГОТОВА ВОЗОБНОВИТЬ АВИАСООБЩЕНИЕ С РОССИЕЙ – ПОСОЛ	49
ТАСС; 2020.12.12; В РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ ХОТЯТ СОХРАНИТЬ В 2021 ГОДУ ОБЪЕМ СУБСИДИРОВАНИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ РЕЙСОВ	49
ИНТЕРФАКС; 2020.12.11; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ОСТАВИТ ЗА СОБОЙ «ЗОЛОТУЮ АКЦИЮ» В СОЗДАВАЕМОЙ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ ЕДИНОЙ АВИАКОМПАНИИ	50
ТАСС; 2020.12.11; РОСАВИАЦИЯ УТВЕРДИЛА 145 СУБСИДИРУЕМЫХ МАРШРУТОВ В КАЛИНИНГРАД, СИМФЕРОПОЛЬ И ДФО	51
КОММЕРСАНТЪ; 2020.12.11; В КРАЕВОМ МИНТРАНСЕ ПРОКОММЕНТИРОВАЛИ ОТСРОЧКУ НАЧАЛА РАБОТЫ ТЕЛЕТРАПОВ В АЭРОПОРТУ	51
ТАСС; 2020.12.11; КИТАЙ СНОВА ПРИОСТАНОВИТ РЕЙС «АЭРОФЛОТА» МОСКВА – ШАНХАЙ ИЗ-ЗА ПАССАЖИРОВ С КОРОНАВИРУСОМ	52
ТАСС; 2020.12.11; МАНТУРОВ: РОССИЯ И ФРАНЦИЯ МОГЛИ БЫ ВМЕСТЕ ЗАНИМАТЬСЯ ПРОЕКТАМИ ПО ВОДОРОДНОЙ АВИАЦИИ.....	52
RT; КСЕНИЯ ЧЕМОДАНОВА; 2020.12.11; ЦЕНОВОЙ СПУСК: ПОЧЕМУ В РОССИИ РЕЗКО ПОДЕШЕВЕЛИ АВИАПЕРЕЛЁТЫ	53
ПРАЙМ; 2020.12.11; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ОШТРАФОВАНЫ ЗА ПРОДАЖУ БИЛЕТОВ НА ЗАКРЫТЫЕ РЕЙСЫ.....	54
ТАСС; 2020.12.11; ЛОУКОСТЕР «ПОБЕДА» НАМЕРЕН В 2021 ГОДУ УВЕЛИЧИТЬ КОЛИЧЕСТВО РЕГИОНАЛЬНЫХ РЕЙСОВ НА 78%.....	55
ТАСС; 2020.12.11; «КРАСАВИА» ЗАПУСТИТ НОВЫЕ РЕЙСЫ ИЗ КРАСНОЯРСКА В КЕМЕРОВО И НОВОКУЗНЕЦК	55
ТАСС; 2020.12.11; ВЕРТОЛЕТНЫЕ ТУРЫ НА ЗЕМЛЮ ФРАНЦА-ИОСИФА МОГУТ ОТКРЫТЬ ИЗ САБЕТТЫ И ШПИЦБЕРГЕНА	56
ТАСС; 2020.12.11; СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО ТЕРМИНАЛА АЭРОПОРТА В КРАСНОДАРЕ БУДУТ ВЕСТИ В РАМКАХ СЗПК	56

ПУБЛИКАЦИИ

ПРАЙМ; 2020.12.12; РЖД ОБСУДИЛИ С КОЛЛЕГАМИ ИЗ ФРАНЦИИ ПЕРСПЕКТИВЫ СОТРУДНИЧЕСТВА

Переговоры гендиректора РЖД Олега Белозерова с министром-делегатом по вопросам транспорта при министре экологических преобразований Франции Жан-Батистом Джеббари состоялись в пятницу в Москве. В них также принял участие по видеосвязи **министр транспорта РФ Виталий Савельев**.

«Предметом встречи стало российско-французское сотрудничество в железнодорожной сфере. Стороны признали влияние пандемии новой коронавирусной инфекции на работу железнодорожных компаний в уходящем году. Олег Белозеров отметил, что в марте холдинг «РЖД» был вынужден приостановить движение поездов Москва-Париж и Москва-Ницца, и перспективы восстановления этих маршрутов зависят от развития эпидемической обстановки и от мер по повышению их экономической эффективности», – говорится в сообщении РЖД в субботу.

Глава РЖД также подтвердил готовность компании к сотрудничеству по предоставлению российского подвижного состава для восстановления во Франции маршрутов ночных поездов. Ранее РЖД рассказывали об этой идее.

Грузоперевозки между РФ и Францией, в том числе в контейнерах, в 2020 году показали существенный рост: за 10 месяцев объем перевозок грузов увеличился на 38,8% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года – до 860,6 тысячи тонн, перевезено 2,588 тысячи контейнеров (рост на 45,8%). «Эти показатели свидетельствуют о потенциале наших отношений. Надеюсь, активные совместные действия железнодорожных администраций создадут основу для качественного рывка в налаживании регулярных прямых перевозок из Китая во Францию и обратно», – цитирует компания Белозерова.

По его мнению, значительный потенциал существует в перевозках продовольственных товаров из Франции в Китай, где динамично растет спрос на мясную, молочную продукцию и другие продукты питания.

«Перспективными направлениями российско-французского железнодорожного сотрудничества Олег Белозеров и Жан-Батист Джеббари также назвали взаимодействие в области инноваций и цифровых технологий, создании высокоскоростных магистралей, экологической сфере», – добавляется в сообщении.

<https://1prime.ru/transport/20201212/832568196.html>

ИЗВЕСТИЯ; ЭЛЬНАР БАЙНАЗАРОВ, МАКСИМ ХОДЫКИН; 2020.12.14; ЛУЧШЕ ПОЗДНО: СРОК БРОНИРОВАНИЯ БИЛЕТОВ В РФ СОКРАТИЛСЯ ДО СЕМИ ДНЕЙ; ПРИ ЭТОМ ВОЗВРАЩАТЬ КУПЛЕННЫЕ ТУРЫ РОССИЯНЕ СТАЛИ В СЕМЬ РАЗ ЧАЩЕ

Россияне отказываются от долгосрочных поездок и приобретают авиабилеты максимум за семь дней до поездки, хотя еще год назад предпочитали покупать их за месяц. Об этом «Известиям» заявили в Aviasales исходя из аналитики бронирований на новогодний период. Там также отметили, что отменять брони и возвращать уже купленные билеты путешественники стали в семь раз чаще, чем год назад. В сервисе OneTwoTrip «Известиям» уточнили: свыше 68% билетов были приобретены максимум за неделю, заранее их покупают лишь 7% клиентов, а годом ранее таких было 18%. Игроки отрасли отмечают, что сокращение глубины бронирований заметно и в сфере делового туризма –

там билеты покупают за три-четыре дня до поездки. Однако говорить о том, станет ли новое поведение россиян нормой, пока рано: все будет зависеть от того, изменят ли экономическую политику авиакомпании и отели.

Все в последний момент

Пандемия внесла в жизнь россиян неопределенность. Именно с ней связано то, что люди отказываются от долгосрочного планирования поездок и переходят к стратегии «решим в последний момент».

В Aviasales «Известиям» сообщили, что поведение пользователей значительно поменялось и сейчас билеты покупают за пять-семь дней до вылета, хотя год назад делали это в среднем за месяц.

Там также признали, что в этом году в связи с закрытием границ и неясностью с ограничительными мерами россияне в семь раз чаще, чем годом ранее, обращались к агрегатору по вопросам обмена/возврата билетов. Это также объясняет тенденцию к покупкам в последний момент.

В сервисе для планирования путешествий OneTwoTrip отметили, что подавляющее количество авиабилетов (68%) осенью и зимой 2020 года было приобретено максимум за неделю до отправления.

– Еще 25% наших клиентов рассматривали вылет в течение 8–30 дней с момента оформления билета. Получается, что только 7% планируют свои перелеты более чем на месяц вперед. Осенью и зимой прошлого года таких путешественников было 18%, – заявила «Известиям» руководитель департамента по клиентскому опыту OneTwoTrip Екатерина Антонова.

Замгендиректора туроператора «Академсервис» Александр Курносов пояснил «Известиям», что глубина бронирований упала во многом из-за неопределенности с ограничениями в различных регионах РФ.

Так, Мурманская область 7 декабря заявила, что вплоть до 15 января не будет пускать туристов из других субъектов России в Кировск, где находится популярный горнолыжный курорт Хибинь. Это мгновенно сказалось на бронированиях в этот регион.

Несколько дней назад стало известно, что с 30 декабря по 3 января в Санкт-Петербурге не будут работать заведения общепита. Но пока на популярности города у туристов это решение никак не сказалось, отметили в OneTwoTrip.

Ссылаясь на свою статистику с 4 по 11 декабря, в сервисе сообщили: объем бронирований с датами прибытия в Санкт-Петербург в первых числах января остался неизменным. Единственное, несколько сократилось количество билетов на самолет, оформленных 5 декабря, однако уже на следующий день оно вернулось к стандартным показателям. Ситуация с покупками ж/д билетов также стабильна.

– Глубина бронирований сократилась, это факт. Она коснулась и сегмента делового туризма, там глубина в целом по России составляет сейчас три-четыре дня, а ранее была шесть, – отметил Александр Курносов. – Но пока непонятно, станет ли эта тенденция нормой. Это зависит от многих факторов, прежде всего ценового: стимулами покупать заранее было то, что гостиницы и авиакомпании давали разные скидки при раннем бронировании. Надо смотреть, какую политику построят дальше авиакомпании и отели в отношении тех, кто покупает в последний момент.

Регионы ждут

В наиболее популярных у туристов регионах РФ «Известиям» заявили, что в среднем на новогодние праздники отели заполнены на 60–70%, что сопоставимо со значениями прошлого года. В Ставропольском крае, например, забронировано уже свыше 80% средств размещения, а в наиболее популярных точках и вовсе 100% номеров. Потому говорить о всеобщей тенденции к бронированию в последний момент не стоит, по крайней мере в сфере гостиниц и отелей.

В министерстве туризма и курортов Крыма «Известиям» заявили, что на новогодние праздники в республике забронировано 70% номеров. В целом в декабре открытые зимой отели и санатории Крыма заполнены более чем на 50%.

Сейчас в регионе работают 367 средств размещения, в том числе 71 санаторий из 73 работающих летом.

В минкурортов, однако, предупредили: в соответствии с указом главы Крыма Сергея Аксенова с 20 декабря 2020 года по 15 января 2021-го в республике будет ограничено проведение корпоративов, банкетов, торжеств и новогодних елок, в том числе на территории гостиничных комплексов, спа-отелей и санаторно-курортных учреждений.

В этот же период с 22:00 до 08:00 будет запрещена работа дискотек, караоке-клубов, кальянных, ночных клубов, концертных и танцевальных залов. В выходные и праздничные дни будут закрыты развлекательные центры, в том числе детские.

В минтуризма Краснодарского края «Известиям» уточнили, что текущая средняя загрузка средств размещения региона составляет 55% (начало декабря). По прогнозам министерства, средняя загрузка отелей, санаториев и других средств размещения субъекта с 1 по 10 января 2020 года составит 66,3%.

В период новогодних праздников на территории края осуществлять прием туристов будут 1807 средств размещения общей мощностью 214 549 мест (в 2019 году в аналогичный период принимали туристов 1541 средство размещения на 180 760 мест).

В минтуризма Ставропольского края подчеркнули, что по состоянию на 8 декабря в санаторно-курортных учреждениях региона забронировано более 20 тыс. путевок. Средняя заполняемость здравниц на новогодние праздники в этом году составляет порядка 80%, а по ведущим учреждениям 100%.

Нагрузка растет в том числе за счет туристов, которые оплатили свои путевки после 28 марта и перенесли время отдыха на осенний и зимний сезоны 2020 года, уточнили в ведомстве.

Летать дешевле

Уменьшение глубины бронирования пока никак не сказалось на росте цен на путешествия. Даже наоборот: летать по России стало дешевле, признали игроки туротрасли. В среднем билет на внутренних направлениях обойдется на 38% дешевле, чем годом ранее. Средняя стоимость полета на новогодние каникулы туда-обратно на одного человека – 7346 рублей, подчеркнули в Aviasales.

За год средняя стоимость билетов по РФ снизилась на 17%, заявили «Известиям» в сервисе путешествий «Туту.ру». В ряд городов стало добираться на 30–40% дешевле, чем год назад. На 15 направлениях снижение стоимости составляет свыше 30%. В то же время полеты в страны ближнего зарубежья, в СНГ подорожали на 33%, в Европу – на 32%. В Анталию по сравнению с аналогичным периодом прошлого года слетать стало дороже на 42%.

Однако в целом бронирований по России, даже несмотря на снижение стоимости авиабилетов на период с 25 декабря по 10 января, пока на 16–17% меньше, чем год назад, констатировали в сервисе.

<https://iz.ru/1098857/elnar-bainazarov-maksim-khodykin/luchshe-pozdno-srok-bronirovaniia-biletov-v-rf-sokratilsia-do-semi-dnei>

ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2020.12.14; ШАШЕЧКИ ИЛИ ЕХАТЬ: ТАКСИ КРУПНЫХ АГРЕГАТОРОВ ПОПАЛИСЬ НА НАРУШЕНИЯХ; ПОЧТИ ТРЕТЬ АВТОМОБИЛЕЙ НЕ СООТВЕТСТВУЮТ ПРАВИЛАМ ПЕРЕВОЗОК

Почти треть автомобилей такси главных московских агрегаторов не соответствуют правилам перевозок, бьют тревогу в дептрансе. Машины не оклеены по правилам, часто их номера не соответствуют указанным в приложении. Чем это грозит пассажирам и как бороться с фейковыми такси, разбирались «Известия».

Фейк-такси

После проверки 445 автомобилей агрегаторов «Яндекс. Такси», GETT, «Ситимобил», InDriver, «Везет» и «Максим» выяснилось, что 28% из них не соответствуют основным правилам перевозок. Об этом сообщила **пресс-служба** столичного дептранса в официальном Telegram-канале.

«Номера автомобиля не совпадают с теми, что вам написали в приложении, а некоторые нарушают правила внешнего вида – не оклеены, как такси, отсутствовали в реестре такси. Как выяснилось, такси агрегаторов «Максим» и «Везет» вообще сложно вызвать через приложение – заказы часто отменяют, а время ожидания слишком долгое», – отметили в дептрансе.

«Оператор уже не несет никакой ответственности»

Несовпадение номеров машины с теми, что указаны в приложении, – одно из самых распространенных нарушений. Еще в августе специалисты департамента транспорта вынесли это в разряд отдельных проблем.

«Некоторые агрегаторы такси подключают к перевозке нелегальные машины. По результатам нашей проверки с 4 июня по 30 июля из 586 такси различных операторов 47 раз на заказы приезжал совершенно другой автомобиль, не указанный в приложении. У таких машин часто нет разрешения на осуществление деятельности такси. Номер может отличаться только на одну цифру или букву, но оператор уже не несет никакой ответственности, если с пассажиром в дороге что-то произойдет. А в случае ДТП практически невозможно возместить ущерб, так как у нелегального автомобиля нет специальной страховки», – рассказали в дептрансе.

Больше всего «подложных» автомобилей оказалось у компаний InDriver, GETT и «Ситимобил». Такое нарушение серьезное, поэтому все полученные сведения были отправлены в прокуратуру для дальнейшей проверки. Также в департаменте транспорта обещали передать результаты недавней проверки агрегаторам, чтобы компании исправили недостатки.

Сами агрегаторы тоже стараются держать нарушителей под контролем. В «Ситимобил» рассказали, что уже запустили процесс проверки разрешений перевозчиков с последующим отключением машин, которые не имеют действующих разрешений в Москве.

«Ситимобил» продолжает совершенствовать механизмы выявления машин с подложными номерами – с недобросовестными перевозчиками проводятся разъяснительные беседы, их информируют о недопустимости подлога информации о регистрационных знаках машин, а также блокируются машины, у которых выявлены подложные номера или поддельные документы», – рассказали «Известиям» в **пресс-службе** компании. Там также пояснили, что специалисты «Ситимобил» помогут партнеру привести машину в надлежащий вид, если выявлены нарушения в части оклейки. При отсутствии разрешения на перевозку машину компания блокирует вне зависимости от того, брендированная она или нет.

«Никто не знает, что за рулем тот водитель»

Еще одна проблема столичного такси – за рулем может оказаться совсем другой водитель. «Сейчас максимум, что может сделать пассажир, – сверить номера. Но даже если всё совпадает, это еще не означает, что за рулем тот водитель, который выехал утром из парка, или может быть его родственник или преступник, который выкинул водителя и приехал к вам», – рассказал «Известиям» координатор межрегионального общественного движения «Стоп Нелегал» Евгений Грэк. Чтобы такого не происходило, считает он, необходимо выдавать разрешения не на автомобиль, а на человека.

До пандемии активисты движения «Стоп Нелегал» дважды в неделю проводили рейды, в ходе которых выяснилось, что семь из 10 водителей такси едут с серьезными нарушениями: без документов, в состоянии наркотического или алкогольного опьянения.

«Поездки на автомобилях, которые не прошли проверку, небезопасны. Агрегаторы должны следить за тем, с кем и как работают. Кто находится за рулем и как долго. В новом законе о такси, который сейчас находится на рассмотрении в Госдуме, необходимо предусмотреть ответственность агрегаторов. Очень важно, чтобы права водителя и пассажира были защищены, а поездки были безопасными и комфортными», – отметили в **пресс-службе МАДИ**.

Закон и бизнес

Законопроект о масштабном реформировании отрасли такси, напомним, в 2015 году в Госдуму внесли депутаты Вячеслав Лысаков, Евгений Москвичев, Виталий Ефимов и Виктор Дзюба. Авторы документа планировали зафиксировать ответственность агрегаторов заказов, ужесточить правила для таксистов и прочее. Сейчас законопроект обсуждают уже в пятой редакции и он встречает всё большее сопротивление со стороны бизнеса.

Недавно руководители более 300 таксопарков из 38 регионов России направили в Госдуму РФ на имя Вячеслава Володина обращение с критикой законопроекта «О такси». Основная причина – огромные траты, которые потребуют новые нормы перевозок. В частности, тахографы.

«К сожалению, все версии проекта в основном проходят без обсуждения с бизнес-сообществом, что в итоге негативно повлияет на разрабатываемые положения ФЗ и бизнес при их реализации. Мы уже сейчас видим обеспокоенность наших партнеров и таксопарков по некоторым положениям нового закона, которые повлияют на их работу и могут сделать ее нерентабельной», – заметили в **пресс-службе «Ситимобил»**.

Тахографы – предмет спекуляций, не более того, считает председатель общественного движения «ТАХИ 2018» Станислав Швагерус.

«В итоговой версии закона нет тахографов. Что касается цифры из 300 организаций, в России, исходя из доклада МЕФТа в 2019 году, существует 22 тыс. предпринимателей, которые занимаются перевозкой», – разъяснил Швагерус. Тем не менее в законопроекте есть много полезного, считает он. Например, более детально прописана ответственность агрегаторов, что они являются участниками транспортного процесса, а не просто информационной службой.

«Еще важный момент: прописано обязательство агрегаторов открывать свои представительства в тех регионах, где они работают. Но это лишние расходы, поэтому владельцы бизнеса против, ссылаясь на цифровую экономику. В регионах 90% автомобилей такси не соответствуют нормам перевозки. И к кому обращаться пассажирам из Мурманска? В московский офис?» – рассказал «Известиям» Швагерус.

Агрегаторов сделают фрахтовщиками

Помимо готовящегося законопроекта о такси, будет изменен и устав автомобильного транспорта.

«С 1 января будут действовать новые правила перевозки, которые определяют, что агрегаторы являются не просто информационной службой, а фрахтовщиками: когда принимается заказ, они будут обязаны всю информацию хранить и предоставлять», – рассказал Швагерус. Он также отметил важность цифровых инструментов, которые бы позволили эффективно регулировать соответствие правилам перевозки.

«К примеру, реестр в электронном виде. Пока что разрешение выдается в бумажном виде, а реестр ведется отдельно в каждом субъекте РФ. Часть субъектов уже перешла на электронные разрешения – Московская, Белгородская, Свердловская области и другие. А когда реестр – в виде амбарной книги, подлинность разрешения на деятельность в такси агрегаторы не могут проверять», – пояснил Станислав Швагерус.

«От закона «О такси» мы ждем следующего: права свободно пользоваться любым такси с шашечками, как в Европе. Стоит ли оно на улице или приезжает по звонку. Любое такси должно быть безопасно и застраховано на хорошие суммы. В случае тяжких последствий

все права пассажира-потребителя должны реализовываться быстро и по умолчанию», – рассказала «Известиям» правозащитница Елена Гращенкова.

Пока закон проходит обсуждение, автомобильные эксперты советуют пользоваться более дорогими тарифами, на работу с которыми водителей дополнительно проверяют, или же обратить внимание на старые добрые таксопарки.

«В большинстве городов еще чудом сохранились старые таксопарки, где автомобиль проходит предрейсовый технический осмотр, а водитель – предрейсовый медосмотр. Что немаловажно, при заключении договора данные людей проверяются, как и сами документы», – рассказал Евгений Грэк.

<https://iz.ru/1098829/anastasiia-pisareva/shashechki-ili-ekhat-taksi-krupnykh-agregatorov-popalis-na-narusheniakh>

КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.12.14; ДЕНЬГИ НЕ НАШЛИ ПОДХОДА К ПОРТАМ; ИНВЕСТПРОГРАММА ОАО РЖД КОРРЕКТИРУЕТСЯ ТАКТИЧЕСКИ

Правительство согласовало часть изменений в инвестпрограмму ОАО РЖД на 2021–2023 годы, в том числе переброску части средств с проектов строительства подходов к портам Северо-Запада и Азово-Черноморского бассейна на закупку локомотивов и поддержание инфраструктуры. Однако инвестпрограмма еще не согласована, не решен и вопрос уровня тарифов за рубежом 2021 года. По мнению аналитиков, попытка найти средства на реализацию крупных инвестпроектов, которая пока не увенчалась успехом, может подтолкнуть власти к серьезным решениям – например, к передаче строительства инфраструктуры в отдельную непубличную компанию с сохранением у ОАО РЖД только задачи по ее эксплуатации.

По итогам совещания 8 декабря у первого вице-премьера **Андрея Белоусова** в инвестпрограмму ОАО РЖД на 2021–2023 годы решили внести коррективы, следует из протокола совещания (есть у “Ъ”). С проекта развития подходов к портам Азово-Черноморского бассейна сняты 43 млрд руб. «с последующим восстановлением в 2024–2025 годах с учетом выполнения в полном объеме мероприятий, необходимых для переориентации перевалки железной руды в порты РФ». Еще 47 млрд руб. снимут с подходов к портам Северо-Запада.

Взамен дополнительные 128 млрд руб. направят на закупки локомотивов и электропоездов «Ласточка». О расходах ОАО РЖД на закупку локомотивов последнюю неделю шла оживленная дискуссия, вылившаяся, в частности, в новое обсуждение частной тяги (см. “Ъ” от 11 декабря).

В поручениях указывается необходимость сохранить финансирование развития Восточного полигона в 2021 году на уровне 134 млрд руб. В последней версии инвестпрограммы, которую видел “Ъ”, предлагалось значительно сократить объем финансирования развития БАМа и Транссиба в 2021–2023 годах и 108 млрд руб. перенести на 2025 год. В частности, 33 млрд руб. собирались снять в 2021 году, в результате чего годовое финансирование падало до 101 млрд руб. – видимо, теперь этого не произойдет. При этом с проекта развития участка Артышта–Междуреченск–Тайшет, который формально в развитие Восточного полигона не входит и финансирование которого было резко увеличено в прошлой версии инвестпрограммы (см. “Ъ” от 16 ноября), дополнительные средства сняли: сокращение составит 84 млрд руб. в 2021–2023 годах, вернуть их в инвестпрограмму предлагается в 2024–2025 годах.

Что касается пассажирских проектов, то, помимо закупки «Ласточек» (рост расходов на 8,9 млрд руб. в 2021–2022 годах), на 5 млрд руб. предлагается увеличить взносы в уставный капитал Федеральной пассажирской компании на закупку пассажирских вагонов в 2021 году, сняв эти средства с 2022-го. Также дополнительные 4,7 млрд руб. в 2021–2023 годах решено дать на строительство ветки до аэропорта Анапы. Но при этом принято

решение обсудить возможность сокращения параметров участка ВСМ Москва–Крюково с учетом интеграции его в МЦД-3.

Нашло отражение в поручениях и высказывание **Владимира Путина** о необходимости обеспечивать текущее содержание инфраструктуры и ремонтную программу (см. “Ъ” от 9 декабря). Ведомствам и ОАО РЖД поручено представить предложения о том, как не допустить роста протяженности путей с просроченным капремонтом до 2025 года, а в 2025–2030 годах – снизить эту протяженность.

Но окончательно инвестпрограмма ОАО РЖД так и не согласована. Настораживает тот факт, что даже на совещании у **Владимира Путина** не было принято финальное решение об источниках финансирования ее дефицита, говорит президент Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин. По его мнению, в этом году, с одной стороны, грузовладельцы и операторы продемонстрировали, что их лобби не слабее, чем лобби ОАО РЖД, а с другой – сохраняется объективный вопрос о том, откуда ОАО РЖД взять деньги, и готового решения ни у кого из участников процесса нет. Между тем срыв реализации крупных проектов нанесет гораздо больший ущерб репутации правительства, нежели ОАО РЖД, полагает он: монополия всегда может сказать, что предупреждала, что так и будет. Возможно, отмечает господин Иванкин, изучение проблемы источников финансирования подтолкнет правительство к радикальным мерам в отношении ОАО РЖД, – например, к выделению из его состава непубличной компании, которая будет заниматься строительством, тогда как ОАО РЖД останется только эксплуатация инфраструктуры, и тогда вопрос баланса затрат и тарифов возникать не будет.

<https://www.kommersant.ru/doc/4613983>

КОММЕРСАНТЪ; ПОЛИНА СМЕРТИНА; 2020.12.14; ДАЛЬНИЙ ВОСТОК СОБИРАЕТ НАДБАВКИ; ПРОМЫШЛЕННОСТЬ НЕ ХОЧЕТ ОПЛАЧИВАТЬ ГЕНЕРАЦИЮ ДЛЯ БАМА И ТРАНССИБА

Промышленность раскритиковала принятый в первом чтении законопроект о механизме поддержки строительства ТЭС на Дальнем Востоке. Бизнес опасается, что помимо четырех проектов «РусГидро» за 171 млрд руб. новая надбавка для потребителей распространится и на иные стройки, в том числе на ТЭС для снабжения Восточного полигона стоимостью до 250 млрд руб. Пока Госдума оценивает выплаты энергорынка за строительство ТЭС в регионе в 143 млрд руб. до 2028 года, что, по оценкам аналитиков, может покрыть только строительство объектов «РусГидро» с учетом базовой доходности в 14%.

Российский союз промышленников и предпринимателей (РСПП) опасается, что оптовый энергорынок (европейская часть РФ, Урал и Сибирь) обяжут компенсировать расходы на строительство «неограниченного перечня» электростанций на Дальнем Востоке, включая генерацию для снабжения Восточного полигона. Это следует из письма главы союза Александра Шохина в комитет Госдумы по энергетике (документ от 11 декабря есть у “Ъ”). По мнению РСПП, такая возможность предусмотрена текущей редакцией законопроекта о механизме поддержки энергетики в Дальневосточном федеральном округе. Документ принят в первом чтении 9 декабря. В комитете Госдумы по энергетике сообщили “Ъ”, что поступившие материалы будут рассмотрены на текущей неделе. Принятие законопроекта во втором и третьем чтениях может пройти в начале следующей недели, допускают собеседники “Ъ” в отрасли.

Поправки к закону «Об электроэнергетике» дадут возможность создать новые надбавки к цене на мощность для модернизации и строительства ТЭС в неценовых зонах (Архангельская и Калининградская области, Коми и регионы Дальнего Востока). Предполагается, что львиную долю расходов инвестор вернет за счет повышенных платежей первой и второй ценовых зон (европейская часть РФ, Урал и Сибирь). Однако

постановление правительства, устанавливающее правила программы, еще не опубликовано. До сих пор неясно, какой уровень доходности получают инвесторы. Минэнерго предлагало установить 15-летний период окупаемости и базовую доходность в 12,5% (для ценовых зон – 14%) при ставке ОФЗ 8,5% (см. “Ъ” от 10 февраля). «РусГидро», пока единственный участник этой программы, настаивало на базовой доходности в 14%.

«РусГидро» планирует модернизировать около 1,4 ГВт за 171,2 млрд руб. Речь идет об энергоблоках на Хабаровской ТЭЦ-4, Якутской ГРЭС-2, Владивостокской ТЭЦ-2 и Артемовской ТЭЦ-2, что зафиксировано в распоряжении правительства №1544 от 15 июля 2019 года. Однако в законопроекте нет ссылок на этот документ, подчеркивается в письме РСПП. Там опасаются, что в результате список станций будет «неконтролируемо» расширяться и, возможно, включит в себя энергоснабжение Восточного полигона. РСПП поддерживает и энергоемкая промышленность. «Финансирование федеральных инфраструктурных проектов не входит в цели субсидирования дальневосточных тарифов. Целесообразно использовать иные, релевантные для таких инициатив ресурсы», – заявили “Ъ” в «Сообществе потребителей энергии».

В Минэнерго не стали опровергать возможность сценария, которого опасаются в РСПП. Там заявили “Ъ”, что законопроект «наделяет правительство компетенцией по определению перечня подлежащих модернизации, реконструкции и строительству на территориях неценовых зон оптового рынка генерирующих объектов тепловых электростанций, затраты на сооружение или модернизацию которых частично компенсируются за счет надбавки к цене на мощность».

Для электрификации БАМа и Транссиба предполагается расширение Нерюнгринской ГРЭС «РусГидро» и строительство ТЭС на Дальнем Востоке, а также ТЭС в Пеледуде, расположенной во второй ценовой зоне (см. “Ъ” от 10 ноября). Финансирование предполагается через целевую надбавку для оптового рынка, сообщали источники “Ъ”. По оценкам Владимира Скляра из «ВТБ Капитала», суммарная стоимость строительства станций составит 200–250 млрд руб.

В ходе первого чтения законопроекта глава комитета по энергетике Павел Завальный сообщил, что в результате принятия закона до 2028 года оптовый энергорынок дополнительно заплатит 142,8 млрд руб. «Учитывая объявленные планы по инвестициям «РусГидро» на Дальний Восток в рамках программы модернизации и последний ориентир менеджмента по срокам ввода, платеж в 143 млрд руб. подразумевает возврат инвестиций на уровне около 11,5%. Это тот же уровень, что получают и модернизированные мощности других генераторов в ценовых зонах в рамках программы модернизации старых ТЭС (14% при ставке ОФЗ 8,5%, но сейчас ставка ОФЗ ниже)», – говорит Владимир Скляр. <https://www.kommersant.ru/doc/4614044>

РБК; ИВАН ТКАЧЁВ, ИННА СИДОРКОВА; 2020.12.14; ТАНКЕРЫ С ПРОПИСКОЙ В РОССИИ ПОДКЛЮЧИЛИСЬ К ПЕРЕВОЗКЕ ВЕНЕСУЭЛЬСКОЙ НЕФТИ

Торговцы макаронами с офисом на Ленинградке, микропредприятие в Краснодарском крае и офшор на Маршалловых островах – как и кто вывозит нефть из Венесуэлы, аналитикам приходится определять в том числе по теням на воде

Несмотря на американские санкции против режима венесуэльского президента Николаса Мадуро и государственной нефтекомпании этой страны PDVSA, российские частные структуры, возможно, принимают участие в транспортировке нефти из Венесуэлы. РБК обнаружил четыре связанных с Россией фирмы, которые, предположительно, осуществляли операции с венесуэльским сырьем.

РБК не располагает прямыми документальными свидетельствами участия российских частных компаний в торговле венесуэльской нефтью, такими как договоры или портовые документы.

Неизвестный трейдер

Первым об участии российских структур в вывозе нефти из Венесуэлы написало агентство Reuters 10 ноября в расследовании «Фантомные российские покупатели нефти <...> помогают Венесуэле обходить санкции». Агентство сконцентрировалось на московской компании «О Джи Икс Трейдинг», учрежденной в середине марта 2020 года. По данным Reuters, один из танкеров, перевозивших венесуэльскую нефть в этом году, был зафрахтован компанией, проходящей во внутренних документах PDVSA под названием Wanneng Munay. Ее сайт, где написано, что он «находится в разработке», был зарегистрирован в июне действующим ООО «О Джи Икс Трейдинг», следует из информации сервиса Whois.

27 ноября Reuters сообщил, что еще один танкер, Kyoto (ходит под флагом Панамы), зафрахтованный Wanneng Munay, в начале ноября выгрузил партию венесуэльской нефти в Китае. Также, по данным агентства, «О Джи Икс Трейдинг» зарегистрировала в России в этом году новых покупателей венесуэльской нефти – Xiamen Logistic Grass, Olympia Stly Trading, Zaguhan & Co, Karaznbas, Kalinin Business International и Poseidon GDL Solutions. РБК не удалось обнаружить в ЕГРЮЛ ни одно из этих юрлиц, однако их российские сайты существуют. Но все они лишены какого-либо контента, контакты там не указаны, на сайте Xiamen Logistic Grass фигурируют «крупы и макаронные изделия». Зарегистрированы эти сайты анонимным «частным лицом», следует из данных Whois. Однако Reuters сообщает, что именно эти клиенты приобрели более половины венесуэльского экспорта нефти в ноябре (свыше 320 тыс. барр. в день из 639 тыс. барр. в день).

Руководителем «О Джи Икс Трейдинг» в ЕГРЮЛ указан Сергей Басов, основным владельцем – дубайская Marlybone Trading, информация о ее бенефициарах недоступна. Басов является руководителем или учредителем еще пяти московских компаний, зарегистрированных по тому же адресу, что и «О Джи Икс Трейдинг». В двух из них акционеры передали управление управляющей организации – ООО «Меркурий». В качестве учредителя «Меркурия» указана некая Мата Переда Бетси Дезире. Ее полная тезка, гражданка Венесуэлы Betsy Desirée Mata Pereda, была акционером турецкой компании Mulberry Proje Yatirim, которая, по данным венесуэльского издания Caracas Chronicles, участвовала в социальной программе Мадуро под названием CLAP (программа раздачи продовольствия бедным) – выступала посредником венесуэльского правительства при импорте продуктов питания. В 2019 году Минфин США наложил санкции на Mulberry Proje Yatirim. Еще в двух юрлицах, руководителем которых числится Басов, учредителем является некая Баллен Эрнандес Мария Камилла (РБК не удалось установить ее гражданство).

РБК посетил юридический адрес «О Джи Икс Трейдинг» на Ленинградском проспекте в Москве, однако офис был закрыт, на двери указаны только контакты управляющей компании. Корреспондент оставил свой запрос по указанному телефонному номеру, сотрудница обещала передать его в «Меркурий».

Танкер «Сиерра»

По данным управляющего партнера базирующегося в США инвестбанка Caracas Capital Markets Расса Даллена, который выпускает бюллетени по Венесуэле, в июне 2020 года нефтеналивной танкер «Сиерра» (Sierra) зашел в порт Хосе, где расположен главный экспортный нефтетерминал страны. Заход был «настолько секретный, что портовые документы PDVSA, доступ к которым мы получили, не сообщают, для кого судно забирает нефть, в каком объеме и какой сорт нефти», писал Даллен в конце июня в записке для своих клиентов.

Танкер «Сиерра» два раза в этом году возил нефть из Венесуэлы, сказал РБК сооснователь американской компании TankerTrackers (отслеживает движение нефтетанкеров по всему миру) Самир Мадани. По его словам, перед заходом в венесуэльские порты и при вывозе

венесуэльской нефти перевозчики могут выключать AIS-транспондеры, которые передают позицию судна в реальном времени наземным станциям. Однако TankerTrackers продолжает наблюдение за судами даже с выключенными транспондерами через ежедневные спутниковые снимки высокого разрешения от провайдера Planet Labs, рассказал Мадани РБК.

«Мы практически в ежедневном режиме «видим» нефтяные терминалы благодаря тому, что Planet Labs сканирует поверхность Земли с помощью более чем 200 своих спутников на орбите. Кроме того, есть примеры, когда мы находим какую-то фотографию или кто-то посылает нам фото из района терминала Хосе. Мы используем спутниковые изображения для верификации фотографий, которые получаем», – говорит сооснователь TankerTrackers.

Компания не видит напрямую, что танкеры загружают или разгружают нефть. Однако спутниковые снимки позволяют проверить, насколько глубоко судно погружено в воду, по плотности его тени на воде. «По теням мы можем определить, сколько нефти есть на борту судна», – пояснил Мадани.

Даллен говорит, что «Сиерра» второй раз загружала нефть в порту Хосе 16 октября. У него есть портовая документация PDVSA, которая это подтверждает. Через систему AIS (если она включена) суда, в частности, докладывают свою осадку (глубину погружения в воду): если она максимальна, значит, танкер полностью загружен. «Сиерра» – это танкер класса «Афрамекс» дедвейтом 105 тыс. т (показатель грузоподъемности судна). Сейчас судно находится у берегов Сингапура и направляется в китайский порт Лункоу, согласно данным Myshiptracking.

Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (SOLAS) требует от нефтетанкеров на международных маршрутах постоянной работы AIS, за некоторыми исключениями.

Конфиденциальность сделок

Танкер «Сиерра», зарегистрированный в Российском международном реестре судов, сменил панамский флаг на российский в начале 2019 года. В июле 2020-го танкером перестало владеть ООО «Новогрейн» (Ростов-на-Дону), следует из записи в российском реестре, однако новый владелец там не указан. В международной базе морских судов Equasis говорится, что с середины 2020 года судном владеет и управляет ООО «Рустанкер» (Новороссийск) – микропредприятие, как следует из реестра малого и среднего бизнеса ФНС. Его владельцем указана офшорная компания Makandi Marine Inc. с Маршалловых островов. Эта юрисдикция предлагает крайне выгодный режим для бизнеса: учредить компанию можно за один день, нет налогообложения доходов, полученных в других странах, информация о бенефициарах конфиденциальна.

У «Рустанкера» есть еще одно судно – танкер «Нострас» (Nostras) дедвейтом 18 тыс. т, следует из российского реестра, недавно оно находилось у берегов Арубы (нидерландский остров близ побережья Венесуэлы).

В «Рустанкере» не подтвердили, что компания перевозила венесуэльскую нефть в 2020 году, сославшись на конфиденциальность сделок и заявив, что «Рустанкер» не заключал никаких договоров с PDVSA. «Танкер «Сиерра» перевозит нефтепродукты по всему миру. К сожалению, контракты на перевозку обычно содержат так называемый P&C Clause (пункт о конфиденциальности). Последние десять лет такой пункт является обычной практикой и используется фрахтователями во всех трейдах, включая перевозку сыпучих, генеральных грузов и т.д.», – сообщили в «Рустанкере».

«В то же самое время мы можем вас заверить, что, перед тем как выполнить какой-либо рейс, мы проводим тщательную проверку, включая KYC verifications и due diligence checks, чтобы быть уверенными в том, что сотрудничество с фрахтователем, грузоотправителем, грузополучателем и другими не приведет к каким-либо негативным последствиям для судна или компании. Можем с уверенностью заявить, что наша

компания никогда не заключала каких-либо договоров с венесуэльской госнефтекомпанией PDVSA и не планирует в дальнейшем заключать таковые», – говорится в ответе «Рустанкера». На уточняющие вопросы компания не ответила.

«Максим Горький»

По данным TankerTrackers, нефть из Венесуэлы – около 700 тыс. барр. – минувшей осенью также забирал танкер «Павиноспирит» владивостокского ООО «Павино-Танкер». Это танкер класса «Афрамекс» (дедвейт – 107 тыс. т). РБК направил запрос в «Павино-Танкер» по электронной почте. По телефону секретарь компании не смог связать с кем-либо, кто прокомментировал бы запрос.

РБК в сентябре также писал про супертанкер «Максим Горький» дедвейтом 320,8 тыс. т, переименованный из Ауасичо и сменивший регистрацию с Венесуэлы на Россию. Танкер до начала осени использовался как плавучий накопитель при нефтетерминале Хосе – на его борту было 2 млн барр. нефти. Собственником судна является Национальный институт водного хозяйства (INEA) Венесуэлы (государственное морское агентство), а управляющей компанией – российско-венесуэльское ООО «Трансокеания», зарегистрированное в Москве в начале 2020 года.

По данным Даллена, 26 ноября «Максим Горький» перегрузил 2 млн барр. венесуэльской нефти Mereu на другое судно у берегов Сингапура. Во время стоянки в море осадка танкера упала с максимальной (22,5 м) до 12 м, при том что без груза она должна составлять 11 м, объясняет Даллен, предоставив РБК соответствующие данные AIS, переданные танкером. Reuters сообщал в октябре, что получателем партии нефти с танкера «Максим Горький» выступает неназванный клиент в Объединенных Арабских Эмиратах.

РБК направил запрос в аппарат **вице-премьера** Юрия Борисова, который возглавляет российско-венесуэльскую правительственную комиссию со стороны России.

Позиция США

«После введения американских санкций PDVSA была вынуждена прибегнуть к помощи Ирана и России, чтобы импортировать бензин и экспортировать оставшиеся запасы нефти и низкие на сегодняшний день объемы добычи. Если раньше PDVSA отгружала нефть постоянным клиентам, среди которых были нефтяные компании Индии, Испании, России, то сейчас ситуация радикально изменилась: из-за острой потребности в денежных средствах венесуэльская госкомпания стала использовать такие механизмы, как продажа нефти небольшим, порой сомнительным торговым компаниям, которые зачастую покупают венесуэльскую нефть с внушительными скидками», – сказал РБК независимый венесуэльский аналитик в сфере политических рисков и нефтяного рынка Хосе Чалхуб. Другие обходные маневры – это перегрузка нефти с судна на судно в открытом море (ship-to-ship transfer) и использование промежуточных портов, например в Малайзии, откуда груз отправляется, к примеру, в Китай, добавляет аналитик.

Президент США Дональд Трамп, признавший лидером Венесуэлы оппозиционного политика Хуана Гуаидо, в 2018–2020 годах радикально ужесточил санкции против Венесуэлы, сначала заблокировав активы госкомпания PDVSA, а затем изолировав от долларовой системы все правительство Венесуэлы, включая Центробанк и государственные ведомства. Минфин США вводил санкции против ряда танкеров, замеченных в вывозе нефти из Венесуэлы. Представитель Госдепартамента США заявил РБК, что в Госдепе «знают про сообщения СМИ о подобной деятельности» (российских и других иностранных структур по экспорту венесуэльской нефти).

«Правительство США будет активно расследовать любые попытки Мадуро и его последователей обойти американские санкции и предпримет все необходимые меры против тех, кто будет признан содействующим нелегитимному режиму Мадуро в обходе или избежании воздействия санкций США», – сказал представитель Госдепартамента.

Однако усиливаются спекуляции, что с приходом Джо Байдена в Белый дом администрация США может ослабить санкции против PDVSA и Венесуэлы, говорит Чалхуб. Агентство Bloomberg уже сообщило, что команда Байдена собирается целиком пересмотреть санкционную политику Минфина США и выработать новую стратегию. Кремль и МИД России неоднократно называли санкции США против Венесуэлы противозаконными и нелегитимными с точки зрения международного права.

https://www.rbc.ru/economics/14/12/2020/5fce9d879a79471c1e8cb6b4?from=from_main_1

КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2020.12.12; ТРИ ТРИЛЛИОНА НА ТЫСЯЧУ СТРОЕК; УТВЕРЖДЕНА ПРОГРАММА ГОСИНВЕСТИЦИЙ НА 2021–2023 ГОДЫ

Федеральная адресная инвестиционная программа (ФАИП) на 2021–2023 годы утверждена главой Минэкономики Максимом Решетниковым – в общей сложности на реализацию 1,1 тыс. инвестиционных проектов за трехлетку планируется потратить почти 2,7 трлн руб. бюджетных средств. По сравнению с 2020 годом расходы на госстройки в целом выросли всего на 1% (то есть с учетом инфляции – сократились). При этом существенный рост финансирования в 2021 году заложен по объектам из **нацпроектов** – сразу на 34%.

Минэкономики утвердило ФАИП на следующую трехлетку. Эта программа объединяет бюджетные расходы на государственные стройки, и ее стоимость составляет почти 2,7 трлн руб. В 2021 году объем финансирования составит 846 млрд руб., это на 1% больше, чем в этом году.

Почти половина заложенных на следующий год средств выделяется на объекты, необходимые для реализации **нацпроектов** – 376,2 млрд руб., это сразу на треть (на 34%) выше показателя этого года (291,2 млрд руб.).

Более всего средств, как и прежде, будет потрачено на реализацию Комплексного плана расширения и модернизации инфраструктуры – 153,8 млрд руб. в 2021 году. При этом объем его финансирования в рамках ФАИП несколько сократился (сейчас – 179,6 млрд руб.). В рамках плана, в частности, запланировано развитие Мурманского транспортного узла (9,7 млрд руб.).

Другое дорогостоящее направление ФАИП – **нацпроект** «Безопасные и качественные дороги». На предусмотренные им объекты в 2021 году выделяется 95,5 млрд руб., притом что в этом году на это было заложено всего 0,2 млрд руб. Среди наиболее значимых расходных статей – строительство и реконструкция участков федеральных трасс М10 «Скандинавия» (6,7 млрд руб.) и М18 «Кола» (5,9 млрд руб.).

Внутренние средства выделяются и на объекты в рамках **нацпроектов** «Наука» (26,1 млрд руб. против 6,4 млрд руб. в этом году) и «Жилье и городская среда», на который в этом году средства в рамках ФАИП не были предусмотрены (в 2021-м – 26 млрд руб.). В рамках некоторых **нацпроектов** финансирование объектов в ФАИП, напротив, снизится по сравнению с этим годом – это, например, «Здравоохранение» (20,5 млрд против 23 млрд руб.) и «Демография» (21,9 млрд против 25,3 млрд руб.).

Всего на 2021–2023 годы ФАИП предусмотрена реализация 1,1 тыс. инвестиционных проектов.

Запланировано строительство и реконструкция более 50 аэропортов, 40 образовательных и почти 90 медицинских учреждений. В год будет вводиться 200–300 объектов – это, полагают в Минэкономики, поспособствует снижению числа объектов незавершенного строительства.

Впрочем, в оценках эффективности ФАИП именно как инструмента борьбы с «незавершенкой» Минэкономики сильно расходится со Счетной палатой. Госаудиторы видят риски появления «незавершенки» в самом порядке формирования ФАИП (см. «Ъ» от 19 ноября) – в частности, из-за того, что в программу, как и ранее, включаются

объекты, не готовые к началу строительства (например, без утвержденной проектной документации). В Минэкономике с этим не согласны, отмечая, что из 6 тыс. проблемных объектов менее 1% финансировалось ранее за счет ФАИП. Включение же проектов только при наличии утвержденной проектной документации «приводит к искусственному затягиванию начала работ минимум на год» – это создает риски удорожания проекта и появления «вечных строек», поясняют в ведомстве.

Генеральный директор фонда «Институт экономики города» Александр Пузанов отмечает, что сейчас власти исходят из того, что в 2021 году российская экономика будет восстанавливаться и начнет расти. Поэтому, несмотря на снижение доходов бюджета, инвестрасходы не сокращаются – например, их существенно наращивает в своей инвестпрограмме Москва. Эксперт считает, что роль ФАИП сейчас недооценивается и у этого документа есть потенциал для улучшения госуправления: «Проблема координации стратегических планов высвечивается в ФАИП – в привязке к конкретной территории можно посмотреть, стыкуются ли планы по их развитию и реализации **нацпроектов**».

<https://www.kommersant.ru/doc/4613283>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.12.12; ПЕРЕД ШТРАФАМИ ОПУСКАЮТ ШЛАГБАУМ; ГОСДУМА СМЯГЧИТ САНКЦИИ ЗА ПРОЕЗД ПО ПЛАТНЫМ ДОРОГАМ

Штраф за проезд без оплаты по платным дорогам, как выяснил “Ъ”, составит не 2,5 тыс. руб., как ранее предполагалось, а 1,5 тыс. руб. для владельцев легковых авто. Это предполагает новая редакция поправок к КоАП, которые Госдума будет принимать на следующей неделе. Более того, вводится правило: только один штраф в сутки на одну машину. Операторы платных трасс не исключают, что из-за этого водителю будет экономически выгоднее заплатить штраф, чем расплачиваться за проезд. В **Минтрансе** не исключают дальнейшей корректировки закона после «накопления правоприменительной практики».

Правительственные поправки к КоАП, вводящие штраф за бесплатный проезд по платным дорогам, приняты 22 октября в первом чтении и доработаны депутатами. 10 декабря комитет Госдумы по госстроительству рекомендовал принять новую версию законопроекта во втором чтении. Это произойдет, скорее всего, на следующей неделе, рассказал “Ъ” член комитета Зариф Байгускаров.

Поправки не опубликованы, но “Ъ” ознакомился с их содержанием. Главная новость – смягчение санкции для нарушителей на легковых автомобилях: первоначально правительство предлагало установить штраф в размере 2,5 тыс. руб., теперь он снижен до 1,5 тыс. руб.

Новый штраф (его будет выносить **Ространснадзор**), напомним, нужен для платных дорог с системой free-flow, когда не нужно останавливаться для оплаты – деньги списываются на ходу с личного счета. Free-flow применяется пока только на Центральной кольцевой автодороге (ЦКАД), северо-восточный участок которой запущен в эксплуатацию в ноябре. Однако возможности взимать штрафы с граждан, которые ездят бесплатно, нет.

Система пока экспериментальная, водители должны к ней привыкнуть, решено не устанавливать слишком высокие штрафы, – пояснил “Ъ” автор поправок Зариф Байгускаров. – Это не должно быть слишком обременительно для автовладельцев».

Для владельцев грузовиков и автобусов штраф составит 5 тыс. руб. – на 500 руб. меньше, чем в первой редакции.

Вводится правило – один штраф в сутки на одну машину. Отсчет времени будет вестись начиная с первой фиксации нарушения. На практике это означает, что, проехав один раз по участку ЦКАД (максимальный тариф без транспондера составляет 510 руб.) и получив штраф, водитель следующие сутки может не опасаться быть наказанным. При этом 20 дней будет дано нарушителю на оплату долга перед оператором – если гражданин

уложился в этот срок, то штраф отменяется автоматически. По истечении 20-дневного срока 50-процентной скидки на уплату штрафа также не будет – нужно будет заплатить уже полную сумму штрафа.

Зариф Байгускаров заявил “Ъ”, что законопроект согласован с «Автодором» и **Минтрансом**. «С учетом новизны предлагаемых поправок для их эффективной работы необходимо собрать правоприменительную практику, – прокомментировали законопроект в **Минтрансе**. – На основе полученных результатов будет приниматься решение о необходимости внесения дополнительных корректировок в КоАП».

Комментируя систему «штраф в сутки», эксперт по системам фиксации нарушений Григорий Шухман заметил: важно записать в законе, что речь идет не о календарных сутках, а именно о 24 часах с момента первой фиксации.

Если этого не уточнить, могут возникнуть ситуации, когда человек «засветится» под двумя камерами, к примеру, в 23:30 и 0:10, и получит два штрафа. Бесконтактные транспондеры (необходимы для оплаты на ходу) срабатывают не в 100% случаев, отмечает в свою очередь координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов, в результате «возиться со штрафом и оплатой долга придется водителю, который добросовестно внес деньги».

В Северо-Западной концессионной компании (СЗКК, оператор головного участка трассы М11 15–58 км) считают штраф в 1,5 тыс. чересчур низким по сравнению с тарифом проезда по всей трассе (средний тариф для легковой машины составляет около 2 тыс. руб.): «Он должен пресечь соблазн у нарушителя проехать без оплаты». На М11 системы free-flow нет, однако случаи, когда водители проезжают бесплатно, ломая шлагбаумы или пристраиваясь к впереди идущему транспорту, происходят. В «Автодоре» говорят, что их число минимально. При штрафе 1,5 тыс. руб. на один автомобиль в случае поездки Москва–Санкт-Петербург и обратно одним днем выгоднее будет заплатить штраф, чем оплатить проезд, подчеркивают в СЗКК. В компании скептически отнеслись к идее, поскольку водитель за день может проехать по нескольким платным участкам, принадлежащим разным операторам. «Не оплатив проезд, собственник транспортного средства получит лишь одну квитанцию на 1,5 тыс. руб., хотя по факту автомобиль наездил на 2,5–3 тыс. руб., – говорят в СЗКК. – Справедливее, если штраф будет приходиться по отдельности за каждый пройденный платный участок».

<https://www.kommersant.ru/doc/4613227>

КОММЕРСАНТЬ; НИКОЛАЙ СЕРГЕЕВ; 2020.12.12; ПРОБЛЕМЫ РЖД РАСКРЫЛИСЬ НА МОСТУ; БЕЗОПАСНОСТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ОБЪЕКТОВ СМОЖЕТ ОБЕСПЕЧИТЬ ТОЛЬКО ЦЕЛАЯ АРМИЯ

Как стало известно “Ъ”, в ходе судебного спора, связанного с административным штрафом за нарушение транспортной безопасности на отдельно взятом железнодорожном мосту, ответчик в лице ОАО РЖД представил впечатляющие данные о том, сколько сил и средств потребуется, чтобы решить данную проблему в России в целом. Расходы только на средства технической защиты могут составить 640 млрд руб., а еще столько же потребуется на содержание 720 тыс. охранников, численность которых превысит штат войск Национальной гвардии, немного недотянув до штата МВД. На решение надзора и суда это не повлияло.

Железнодорожный райсуд Самарской области рассмотрел жалобу представителей ОАО РЖД на решение инспектора **Ространснадзора**, который привлек компанию к административной ответственности за нарушение требований в области транспортной безопасности (ч. 1 ст. 11.15.1 КоАП РФ), оштрафовав на 50 тыс. руб. Поводом для этого явилась проверка ФСБ, установившая, что железнодорожный мост длиной 102 м через реку Сура на 788 км перегона Кодада–Чаадаевка не охраняется подразделением транспортной безопасности и в целом не защищен от «актов незаконного вмешательства»,

которые могут привести к прекращению функционирования этого объекта «транспортной инфраструктуры».

Обжалуя решение надзорного органа, представители РЖД указали, что постановление вынесено без учета изменений, принятых в законодательство о транспортной безопасности, поскольку сроки оснащения объектов транспортной инфраструктуры техническими средствами не установлены правительством РФ. Использовать же физическую охрану объектов без технических средств (охраняемого периметра, камер видеонаблюдения, металлодетекторов и проч.) невозможно.

Было отмечено, что обеспечение транспортной безопасности осуществляется в ОАО РЖД за счет средств инвестиционной программы, которая носит «долгосрочный и планомерный характер и принимается с учетом финансовых возможностей компании», а также задач, поставленных президентом и правительством РФ.

Сейчас же в инвестиционную программу компании прежде всего включаются мероприятия по обеспечению транспортной безопасности на объектах с крупным пассажиропотоком, интенсивным движением поездов, в том числе грузовых, скоростные, а также высокоскоростные участки и объекты, используемые при проведении в России «значимых международных мероприятий». Всего на балансе филиалов ОАО РЖД находятся 38 469 объектов транспортной инфраструктуры, в том числе 890 вокзалов, 4503 станции, 303 тоннеля, 1776 эстакад, 9390 больших и средних мостов, 21 554 малых (длиной до 25 м) моста, 22 участка железнодорожных путей и 31 остановочный пункт Московского центрального кольца.

В 2011–2018 годах, сообщалось в суде, общество оборудовало техническими средствами обеспечения транспортной безопасности 390 объектов на общую сумму 15,5 млрд руб. В 2019 году планировалось оснастить ими еще около 100 объектов, потратив на это 5 млрд руб. При этом исходя из бюджета в 6,76 млрд руб., выделенного в прошлом году, подразделения транспортной безопасности защищают 225 объектов, в том числе 116 железнодорожных вокзалов, 28 мостов и 79 станций. Вместе с тем проведенный ОАО РЖД ориентировочный расчет затрат на обеспечение транспортной безопасности находящихся на балансе общества всех объектов даже без учета малых мостов показал, что только на их оснащение техническими средствами потребуется около 640 млрд руб. А через пять–семь лет понадобится аналогичная сумма на замену установленного оборудования в связи с окончанием сроков его эксплуатации. Затраты же на ежегодное обслуживание и ремонт технических средств обеспечения транспортной безопасности и так составляют около 15 млрд руб.

Установив техсредства, как следует из судебных материалов, РЖД придется увеличить и количество сотрудников подразделения транспортной безопасности.

Для решения задач по всей стране необходимо задействовать более 720 тыс. человек (численность МВД составляет около 900 тыс., а, например, Росгвардии – 340 тыс. человек). На оплату же целой армии охранников, по подсчетам РЖД, потребуется порядка 680 млрд руб. ежегодно. Отметим, что данные цифры были приведены в соответствии с расчетами, сделанными железнодорожниками исходя из цен на подобные услуги в 2018 году.

Выслушав участников процесса, суд установил, что ОАО РЖД является субъектом транспортной инфраструктуры и в соответствии с законом именно на общество возложено обеспечение транспортной безопасности на железнодорожных объектах. Суд нашел установленным сам факт неисполнения соответствующих требований на мосту через реку Сура, отметив, что это нарушение обществом ни при рассмотрении административного дела, ни в ходе разбирательства жалобы не оспаривается. При этом сами материалы дела не содержат доказательств принятия обществом всех необходимых, достаточных и своевременных мер для соблюдения требований безопасности, а также доказательств «объективной невозможности» исполнения действующего законодательства, решил суд.

Доводы, изложенные в жалобе о том, что обеспечение соответствующих требований возможно лишь после разработки и утверждения плана обеспечения транспортной безопасности, а также оснащения объекта техсредствами, сроки которого правительством не определены, – несостоятельны, решил суд. По его данным, образование или привлечение подразделений транспортной безопасности для защиты от актов незаконного вмешательства предшествует утверждению плана обеспечения транспортной безопасности, а не наоборот.

<https://www.kommersant.ru/doc/4613289>

КОММЕРСАНТЪ FM; 2020.12.11; КАМЕРЫ В МЕТРО НАУЧАТ ПОМОГАТЬ ЛЮДЯМ; ПОЧЕМУ ЭКСПЕРТЫ СОМНЕВАЮТСЯ В ЭФФЕКТИВНОСТИ ТАКОЙ СИСТЕМЫ

Камерам наблюдения в столичном метро добавляют функционала – их научат помогать людям. Комплексы с системой распознавания лиц будут определять, нуждается ли человек в медицинской помощи, объявил глава московского департамента транспорта Максим Ликсутов. По его словам, такие технологии появятся в подземке уже в следующем году. Предполагается, что таким образом службы метро смогут оперативно реагировать, если кому-то из пассажиров станет плохо. Как это будет работать? И почему эксперты сомневаются в эффективности системы? Об этом – Глеб Силко.

Станция московского метро, пассажиры стоят в ожидании поезда, неожиданно одному из них становится плохо – человек падает, но окружающие, словно, это не замечают. Однако за происходящим все это время наблюдала камера – система понимает, что произошла нештатная ситуация и передает сообщение оператору. Узнав о случившемся, тот вызывает на станцию бригаду скорой помощи. Все это занимает не больше минуты.

Кажется, именно таким видят будущее подземки столичные власти. В мэрии объявили, что десятки тысяч установленных в метро камер наблюдения наделят новым функционалом – выявлять пассажиров, которым требуется медицинская помощь. Поможет в этом уже работающая система распознавания лиц.

Такие технологии совсем не из области фантастики и широко применяются в мире, рассказывает гендиректор компании «Интемс» Алексей Титов.

Камеры с такими системами работают в «умных» домах и в медицинских учреждениях.

Но в условиях часа пик в метро они могут дать сбой.

«В случае с толпой я, конечно, думаю, что гораздо больше будет пропусков искомых событий, просто потому что толпа, в принципе, будет заслонять, когда человек падает. А если говорить про какие-то истории пустынные, о каких-нибудь конечных станциях метрополитена, или о каких-нибудь пустынных вагонах, они же сейчас тоже подключены к видеоаналитике, там, я думаю, вполне приличного качества можно добиться», – сказал Алексей Титов.

Недавно установка камер с системой распознавания лиц началась в вагонах поездов – на это выделили почти 1,5 млрд руб.

А ранее устройства появились на турникетах: здесь они работают эффективнее всего, поскольку человек как раз находится вне толпы и устройство может хорошо разглядеть его лицо.

Систему пока что используют для поиска преступников и пропавших людей. Скоро, по обещаниям властей, она научится выявлять и агрессивные действия – камеры будут искать нестандартное или подозрительное поведение.

Если эти мощности направить в гражданское русло, то система сможет даже понимать: болен ли человек и как себя чувствует, говорит генеральный директор компании DZ Systems Дмитрий Завалишин: «Компьютерное зрение в состоянии вычленять в картинке не только такие грубые вещи, как падение человека, это прямо уж совсем явная картинка, она вообще очень легко выявляется, на самом деле систему можно обучать даже на

характерные особенности поведения. Например, человек не упал, но идет неуверенно или каким-то особенным образом двигается, что характерно для болезни или просто для слабости».

Но такого уровня достигнуть будет непросто, отмечают опрошенные «Ъ FM» специалисты. Проблема в технической оснащённости: по некоторым данным, лучшие камеры стоят на турникетах, но это лишь часть пассажиропотока. Те же устройства, что сейчас следят за станциями и переходами, дают далеко не лучшее качество. И максимум, что они смогут, – это понять: стоит человек или упал, констатирует основатель компании Tazeros Global Systems Артур Хачуян: «Нужна камера очень высокого разрешения с высокой частотой кадров, возможно, даже со специальной подсветкой в другом спектре.

То есть мы говорим о камерах в метрополитене, установленных на турникетах, а не тех, которые висят черт знает где, у потолка, потому что там лицо-то просто в обычном времени не видно, не говоря уже о каких-то эмоциях.

Все, что может сделать висячая под потолком камера, это увидеть, что некое тело упало. Все, больше, к сожалению, никакой идентификации, ничего там сделать нельзя. Если, конечно, они не повесят там 40-мегапиксельные камеры с каким-то дичайшим зумом, но вряд ли это произойдет».

Во сколько может обойтись модернизация до высшего технологического уровня, сказать сложно. Нужно не только обновить камеры, где один комплект может стоить несколько сотен тысяч рублей, но и подключить их к системе, и обеспечить нужные для обработки данных и высококачественной картинки мощности, а в этом вопросе верхней границы цены нет.

С другой стороны, если перед властями стоит задача лишь выявлять неожиданно упавших на станциях и в вагонах – это обеспечить будет несложно, продолжает Артур Хачуян: «Это задача, которую можно решить следующим образом: можно взять уже существующие камеры и подключить их к системе идентификации – это то, что есть у ДИТа, то, что сейчас строится вместе с МВД, в принципе очень легко реализуется. Нельзя сказать, что это прямо супердорого будет. То есть в текущую систему видеоналитики нужно просто, грубо говоря, новую программку закинуть».

Если у камер наблюдения в метро продолжат расширяться возможности, скоро один спуск человека в подземку даст властям столько информации о нем, что заменит месяцы исследований. И вопрос в том, тем более учитывая недавние утечки, как обеспечить ее безопасность.

<https://www.kommersant.ru/doc/4606578>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2020.12.11; НА ВЗЛЕТЕ; В РАЗВИТИИ КРАСНОЯРСКОГО АВИАХАБА ПРОИЗОШЛИ РЕВОЛЮЦИОННЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ

Губернатор края Александр Усс проинспектировал ход работ по реконструкции магистральной рулежной дорожки (МРД) международного аэропорта Красноярск имени Дмитрия Хворостовского. Проект предусматривает удлинение магистральной рулежной дорожки на всю протяженность взлетно-посадочной полосы (3700 метров), обустройство площадки для работы с противообледенительной жидкостью, строительство очистных сооружений, организацию светосигнального обеспечения и других электро- и инженерных сетей.

Реконструкция рулежной дорожки, наряду со строительством новых терминалов аэропорта Красноярск и Черемшанка, позволит создать в ближайшие два-три года самый мощный логистический хаб не только в сибирском регионе, но и целиком в Российской Федерации, а также увеличить пассажиропоток до 5 млн человек в год. Сотрудничество с компанией «Волга-Днепр», создание Аэрофлотом второго домашнего аэропорта в краевой

столице увеличит количество рейсов и позволит жителям края летать из Красноярска прямыми рейсами в большее количество российских городов.

«Рулежка – значимая составляющая потенциала аэропорта. С ее запуском аэропорт сможет осуществлять 28 взлетно-посадочных операций в час. Для сравнения, сейчас таких операций – 12. В 2,5 раза увеличится потенциал нашего большого аэропортового хозяйства. Это радикальное продвижение вперед, об этом говорили и мечтали много лет, но сейчас это стало возможным», – отметил Александр Усс.

На сегодня строительная готовность объекта составляет почти 90%. Практически полностью выполнены щебеночное и бетонное основания, уложено цементобетонное покрытие. После Нового года будет установлено светосигнальное оборудование, а с наступлением теплой погоды начнутся благоустроительные работы. В соответствии с контрактом МРД должна быть введена в эксплуатацию к 1 июня 2021 года.

Напомним, реконструкция объекта началась в 2019 году благодаря активной позиции главы региона, которому удалось добиться федерального финансирования этого проекта.

«Об этом проекте говорилось с 2010 года, и его реализация за счет федерального бюджета стала возможна благодаря личному участию руководителя края. Реконструкция позволит снять существующие по взлетно-посадочным операциям ограничения, оперативнее обрабатывать заявки по слотам в пиковые периоды для перевозчиков, и в целом снять все существующие инфраструктурные ограничения в развитии аэропорта на ближайшие 7-10 лет», – отметил генеральный директор международного аэропорта Красноярск Андрей Метцлер.

В марте 2018 года президент РФ Владимир Путин по итогам своего рабочего визита в Красноярск поддержал решение о необходимости модернизации взлётно-посадочной полосы аэропорта. Глава государства дал поручение Минтрансу РФ включить проект удлинения магистральной рулежной дорожки в государственную программу «Развитие транспортной системы России» и профинансировать его реализацию.

Реконструкция МРД является одним из важных этапов проекта создания на базе красноярского аэропорта международного транспортно-логистического и производственного хаба, включенного в комплексный инвестиционный проект «Енисейская Сибирь». Формирование центра грузовых перевозок позволит сделать аэропорт одним из драйверов экономики региона.

<https://rg.ru/2020/12/11/reg-sibfo/aleksandr-uss-v-razvitii-aviahaba-proizoshli-revoliucionnye-izmeneniia.html>

ЛЕНТА.РУ; ГОРОДИЩЕВА ЕЛИЗАВЕТА; 2020.12.12; НАШЛИ ОПОРУ; ЖИТЕЛИ САМОГО КРУПНОГО ОСТРОВА РОССИИ ОТРЕЗАНЫ ОТ КОНТИНЕНТА. ИХ СПАСЕТ ПРОЕКТ СТАЛИНСКИХ ВРЕМЕН

Сахалин – самый крупный остров в России, там живет почти полмиллиона человек, но между ним и материком до сих пор нет сухопутного сообщения: добраться туда можно только по воздуху или на пароме, однако в плохую погоду Сахалин оказывается отрезан от цивилизации. Транспортный переход позволил бы наладить круглогодичное сообщение и сделать перевозку грузов дешевле, но задача остается нерешенной уже многие десятилетия. Мост или тоннель к нему обдумывают еще с советских времен. Возрождение сталинского проекта – в материале «Ленты.ру»

Смерть вождя

О связи Сахалина с материком начали думать в прошлом веке. С 1920-х разрабатывалось три варианта: мост, тоннель или насыпь. К 1950-м советские власти решили строить тоннель. Над мегапроектом трудились заключенные ГУЛАГа – обычная практика для тех времен. Сложностей им добавляли не только суровые погодные условия, но и практически полное отсутствие инфраструктуры и техники.

По плану требовалось построить более 700 километров железных дорог на материке и острове. Только на Сахалине должны были появиться 10 новых железнодорожных станций. Кроме того, планировалось поставить электростанцию у озера Кизи и создать временную паромную переправу. Тоннель собирались запустить уже в 1955-м, так что из-за сжатых сроков пришлось пожертвовать качеством: железнодорожные пути, например, клали по упрощенной схеме, не пропитывая шпалы специальными составами, что сказывалось на качестве.

Но масштабным планам было не суждено сбыться: после смерти Сталина и массовой амнистии тоннель стало попросту некому строить. От грандиозной задумки на материке остались 120 километров железной дороги по правому берегу Амура от станции Селихин до станции Черный мыс (Хабаровский край). В районе предполагавшейся паромной переправы были отсыпаны дамбы, проведены подготовительные работы по сооружению пирсов. На мысе Лазарева, откуда предполагалось прокладывать тоннель, был прорыт ствол шахты, в 1,6 километра от берега был насыпан искусственный остров диаметром 90 метров. В Сахалинской области не построили ни одного километра дороги: на участке велись подготовительные работы и со временем там появилась грунтовка Ныш – Погиби. Со временем все постепенно приходило в запустение, полезной оказалась только железная дорога в Хабаровском крае и грунтовка на Сахалине – по ним в советские времена вывозили древесину. С середины 1950-х проект тоннеля свернули, сославшись на сложность и неактуальность, благополучно забыв о нем на несколько десятилетий. Сейчас на Сахалин можно добраться по воздуху, также остров связан с материковой Россией паромной переправой Ванино – Холмск. Но зимой Татарский пролив замерзает, и хотя используемые паромы рассчитаны на холода, иногда для прохода нужно привлекать ледоколы, а в штормовую погоду остров и вовсе оказывается отрезан от цивилизации. Решить проблему мог бы мост, но и с этим проектом есть сложности.

Планетарный масштаб

Отвергнутый проект по связи Сахалина с Большой землей вспомнили в конце 1990-х, тогда разработали программу «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)». Она предусматривала строительство «железнодорожной линии, соединяющей остров Сахалин с материком длиной в 507 километров». Сначала основные споры касались того, строить тоннель или мост, – но в итоге остановились на варианте с мостом. В 2008 году верили, что его построят уже в 2025-м, но планы сорвал кризис.

В 2017-м президент **Владимир Путин** говорил о мосте как о проекте «планетарного масштаба», а в правительстве заверяли, что решение о строительстве «практически принято», но дальше разговоров дело не зашло. В последующие годы тема моста периодически всплывала, а стоимость проекта менялась: если в 2019-м его оценивали в 433 миллиарда рублей, то к концу 2020-го ценник вырос до 540 с лишним миллиардов рублей – вдвое дороже Крымского моста, который обошелся в 228 миллиардов.

Примечательным оказалось отношение к мосту местных властей. Например, в 2015 году Олег Кожемяко, только получивший назначение на Сахалин взамен осужденного губернатора Александра Хорошавина, заверял, что проект реализован не будет. Спустя несколько лет мнение на этот счет у главы региона кардинально изменилось. «Проект решит глобальную задачу пространственного развития. Соединение острова с материком обеспечит единство страны. Строительство моста стратегически важно для страны, решает глобальные задачи по выходу России еще одним флангом на Мировой океан, на страны Азиатско-Тихоокеанского региона», – говорил он и указывал, что мост обеспечит доступ к незамерзающим гаваням. В 2018-м Кожемяко перевели в Приморье, и о сахалинском мосте он закономерно говорить перестал. Нынешний губернатор – Валерий Лимаренко – верит в лучшее и надеется, что проект осуществят несмотря ни на что.

540,3

миллиарда рублей

стоит мост до Сахалина

В Кремле не перестают указывать на важность проекта и забывать о нем не собираются, но признают, что это дорого обойдется. Пока идет речь о строительстве в таком месте, где не развита дорожная сеть, – на севере Хабаровского края. Президент отметил, что там предстоит работа, стоимость которой сопоставима или превышает стоимость самого моста.

Сам мост планируют протянуть через пролив Невельского, а длина железнодорожной линии должна составить 580 километров, протяженность моста составит около шести километров. Мегапроект вошел в **нацпроект «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры»**, который рассчитан до 2030 года. Среди его целей – улучшение экономической связанности территорий страны, на это предусмотрено больше трех триллионов рублей.

«Дико дорого»

На Сахалине живет менее 500 тысяч человек, поэтому пассажиропоток на остров и с него вряд ли будет значительным. Для такого сложного проекта важна именно экономическая целесообразность, но с ней есть сложности: мегастройка сейчас важна скорее психологически, заключил специальный представитель **президента России** по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей Иванов. «С точки зрения психологии мост нужен. Вот, мол, Крым соединили, теперь бы не мешало и Сахалин. А с точки зрения экономики – нет», – сказал он. По его словам, для этого моста нет грузов. Стройкой собиралась заняться **компания РЖД**, в 2019-м глава монополии **Олег Белозеров** говорил, что к реализации проекта приступят не раньше 2025 года. Но спустя год **он** уже заявил, что сроки встали под вопрос.

Теоретически – было бы неплохо. Но это дико дорого

Сергей Иванов

специальный представитель **президента России** по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта

Компания должна оценить грузопоток, чтобы строительство моста было экономически целесообразным, но никакие итоги по этому поводу пока не оглашались. На подготовку технико-экономического обоснования проекта **РЖД** выделила 3,5 миллиарда рублей. Откуда взять деньги на мегастройку, пока не ясно, у самой **РЖД** на нее денег нет, в проект предложили вложиться частным инвесторам, но никто не проявил рвения в этом вопросе.

«На севере острова нет населения, там есть только нефть и газ, которые не нуждаются в железной дороге. Но если строить мост, придется прокладывать пути на неосвоенный север и вести их через половину Сахалина. Для 500 тысяч человек, проживающих на Сахалине, предлагается сверхдорогой проект», – констатировала профессор географического факультета МГУ, директор региональных программ «Независимого института социальной политики» Наталья Зубаревич.

В перспективе мост на Сахалин мог бы обеспечить связь материка с Японией, в случае строительства перехода через пролив Лаперуза он стал бы транзитной магистралью. Сейчас грузы с материка на Сахалин и обратно едут по железнодорожно-паромной линии Ванино – Холмск.

Если мост не будет построен, то к 2030 году суммарный грузопоток через переправу составит около 1,5 миллиона тонн в год (для сравнения: в советское время грузооборот достигал 8-9 миллионов тонн). А если через проливы Невельского и Лаперуза будут протянуты мосты, суммарный грузопоток в 2030 году может достигнуть 33 миллионов тонн, из которых 25,1 миллиона тонн придется на экспорт России в Японию. Но Токио не проявляет предметного интереса к проекту. «Первое условие – это мост между материком и Сахалином. После этого можно уже говорить об этом», – указывал посол Японии в Москве Тохиса Кодзуки.

Проект моста до Сахалина все еще остается сырым: не проработаны ни технологические, ни экономические составляющие, нет определенности, откуда брать на него деньги. Кроме того, в условиях кризиса и пандемии мегастройка на полтриллиона рублей несвоевременна. Сейчас властям нужно решать актуальные задачи: поднимать экономику и помогать гражданам. В ближайшее десятилетие мост точно не появится, но это не значит, что от идеи нужно отказываться.

<https://lenta.ru/articles/2020/12/12/most/>

ТАСС; 2020.12.14; ЭКСПЕРТЫ: В ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ ЯКУТИИ НЕОБХОДИМО УЧИТЫВАТЬ РАЗВИТИЕ НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

Появление принципиально новых возможностей, которые дают достижения современной науки и техники, в том числе развитие надземного вида транспортного сообщения, технологии намораживания взлетных полос, строительство автономных современных дронопортов, необходимо предусмотреть в региональной стратегии развития транспорта в Якутии до 2035 года. Такое мнение выразили опрошенные ТАСС эксперты.

«В частности, считаю целесообразным развитие надземного вида транспортного сообщения и включить программу его развития в региональную и федеральную транспортные стратегии. В стратегических документах необходимо учесть возможности новых технологий, которые могут в долгосрочной перспективе дать большой финансово-экономический и социально-мультипликативный эффект», – считает доцент автодорожного факультета Северо-Восточного федерального университета, заслуженный работник народного хозяйства Якутии Николай Бурцев.

По словам эксперта, надземный вид транспорта, в отличие от железнодорожных и автомобильных дорог, не нарушает криолитозону земли, естественный биоценоз, не занимает значительные земные площади, экологичен и не нарушает традиционный уклад жизни коренного населения.

«Относительно других видов транспорта [надземный транспорт] имеет ряд бесспорных технических преимуществ: не зависит от непогоды, сезона, времени суток, хорошо подходит для электрической тяги, беспилотного режима, а значит, цифровизации и безлюдной организации перевозок. В зависимости от назначения, конструкции, объема и вида перевозок они различаются на струнный, эстакадный, монорельсовый, трубный транспорт. Также к ним примыкают канатные и подвесные дороги. Целесообразно реализовать постадийную апробацию и внедрение такого вида транспорта в условиях Севера и Крайнего Севера. Опыт эксплуатации надземных видов транспорта во многих развитых странах показал большую перспективность в развивающихся экономиках», – добавил собеседник агентства.

Инновационные решения

Не менее важно и применение новых технологических инновационных решений для развития аэропортовой инфраструктуры в регионе. «Возможно использование технологии намораживания взлетных полос, разработанной в МГТУ им. Баумана. Проект подразумевает создание быстровозводимых ледовых аэродромов. Это достигается за счет модифицирования ледового покрытия с помощью специальных химических реагентов, которые позволяют осуществлять посадку авиатранспортных средств на подготовленную ледовую полосу», – отметил доцент кафедры государственного управления и публичной политики Института общественных наук РАНХиГС, координатор экспертного совета Проектного офиса развития Арктики Александр Воротников.

Еще один современный пример использования новейших технологий для транспортной стратегии республики – это строительство автономных современных дронопортов. Еще в середине ноября 2020 года **Минтранс** заявил, что готов дать разрешение беспилотникам на перемещение в общем воздушном пространстве наравне с пилотируемыми

воздушными судами. Компания Gaskar Group разработала первые в России автономные дронопорты, которые получили название NIVE. NIVE – автономная роботизированная система, которая может обеспечивать постоянную работу дрона на объекте и выполнять новые задания в течение нескольких минут после возвращения в базовую станцию. «Замену батарей дрона проводит специальный робот-манипулятор. Благодаря этому устройство может летать круглые сутки без ожидания подзарядки и без потери времени. Для Якутии строительство и эксплуатация таких автономных дронопортов своевременна и актуальна», – подчеркнул эксперт.

<https://tass.ru/ekonomika/10246781>

SM NEWS; НИКУЛЬЧЕВ ПАВЕЛ; 2020.12.11; В ЯКУТИИ НАЗВАЛИ БЕСПРЕЦЕДЕНТНЫМ ЧИСЛО КРУПНЫХ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЫ

Главной особенностью транспортной системы Республики Саха является недостаточное в силу объективных причин развитие наземных коммуникаций.

Более 85% территории Якутии имеет сезонную транспортную доступность. А основной объем грузоперевозок осуществляется за короткую летнюю навигацию, поэтому доля речного транспорта в грузообороте региона составляет 43,7%.

ОСОБЕННОСТИ ЯКУТСКОГО ТРАНСПОРТА

Якутия – уникальный регион. Более половины ее территории составляет Арктическая зона, которой свойственно отсутствие круглогодичных дорог для автомобильного транспорта.

Пассажирские перевозки в Республике Саха осуществляются только авиацией, доставка грузов ведется и по воздуху, но преимущественно – по зимникам и водным путям. Все это резко увеличивает транспортные издержки, вследствие чего стоимость конечного продукта может в несколько раз превышать средний показатель по России.

Поэтому ключевыми задачами власти Якутии видят совершенствование и развитие транспортной инфраструктуры, повышение ее качества, улучшение связанности территории. Все это в конечном счете обязано способствовать росту качества жизни человека на Севере и раскрытию экономического потенциала Арктических районов.

ЯКУТСКИЕ АВТОДОРОГИ

Единственной круглогодичной автодорогой в Якутии является трасса «Лена». Но при этом сейчас в Якутии 552 сельских населенных пункта не имеют дорог с твердым покрытием, которые были бы соединены с республиканской сетью дорог общего пользования. Это – 94,8% общего количества населенных пунктов Республики Саха.

Мало того, только из 109 населенных пунктов по местным автодорогам можно добраться до ближайшей жд станции, порта либо аэродрома.

Тем не менее, руководство региона уделяет большое внимание ремонту местных дорог. В последнее время интенсифицирована деятельность по развитию транспортной инфраструктуры. Так, в 2020 году в Якутии по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** приводили в порядок 205 километров автодорог, из них 183 – региональных и 22,4 – в агломерации город Якутск. Цифры ремонта дорог по **БКАД** в этом году на 37% превышают показатели 2019 года, когда в нормативное состояние было приведено 148 километров якутских автомобильных дорог.

Суровые климатические условия в Якутии серьезно осложняют эксплуатацию автомобильных дорог на вечной мерзлоте, а строительный сезон в регионе длится всего с апреля по конец сентября.

Ежегодно якутским дорожникам приходится прокладывать сезонные автомобильные дороги общего пользования, так называемые зимники. Ведь большой объем грузов, в том числе, продуктов и ГСМ доставляют в северные и арктические районы Якутии именно в период действия зимника. И от их состояния и безопасности – с середины осени до

середины весны – серьезно зависит жизнеобеспечение и возможности развития этих территорий.

Особо важным вопросом для Республики Саха, и руководство региона не раз об этом заявляло, стал проект строительства моста через Лену в районе Якутска. Его не раз называли его ключевым проектом.

Глава Якутии Айсен Николаев: «Ленский мост призван соединить Восточную Сибирь и Дальний Восток, свяжет 3 федеральные и 5 региональных автотрасс, Амуро-Якутскую железнодорожную магистраль, речной порт и международный аэропорт».

В ноябре в рамках федерального форума «Транспортная неделя» Айсен Николаев сообщил, что уже завершена разработка ПСД первого этапа проекта «Подготовка территории строительства». Строительные работы планируется начать уже в 2020 году. Трехпилонный вантовый мост планируется построить в весьма сложных природно-климатических условиях Крайнего Севера.

Аналогов Ленскому мосту в России и мире пока нет. Весной этого года Правительством Якутии и **Минтранс России** перенесли срок завершения строительства моста до 2024 года в рамках сроков реализации **Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**.

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

В настоящее время в Якутии для основных грузоперевозок, по-прежнему, безальтернативным вариантом остаются водные пути.

В рамках госпрограммы «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации» предусмотрено свыше 4 млрд рублей федеральных средств на строительство высокотехнологичной Жатайской судовой верфи. Первый этап проекта по ее реконструкции с производственной мощностью до 10 речных судов в год планируется реализовать до конца следующего года.

Помимо этого, проект позволит модернизировать действующий Жатайский судоремонтный завод, утилизировать суда и сделает Якутскую агломерацию центром судостроительства бассейна реки Лены и других рек, впадающих в Северный ледовитый океан.

При этом Жатайская судовой верфь станет градообразующим предприятием поселка. На предприятии планируется создать порядка 700 новых рабочих мест.

ТОЛЬКО САМОЛЕТОМ МОЖНО ДОЛЕТЕТЬ

Авиация – единственная возможность в арктической Якутии с учетом отсутствия дорог и больших расстояния между населенными пунктами доставлять пассажиров в межсезонье. Но это достаточно дорогой вид транспорта.

Поэтому очень актуальными для Якутии являются вопросы ценообразования при организации коммерческих авиаперевозок на самолетах малой вместимости и вертолетах для жителей труднодоступных населенных пунктов с низкой плотностью населения. В регионе решать эту проблему помогают две программы субсидирования. С их помощью каждый год по спецтарифам на социально-значимых маршрутах и по внутрирегиональным перевозкам из 14 арктических районных центров до Якутска по воздуху доставляется около 30 000 человек.

Но, в целом, как считает руководство региона, авиационная подвижность населения республики на местных линиях обеспечивается на минимальном уровне. Вместе с поэтапной программой обновления флота региональных авиакомпаний, реконструкции аэропортов, якутские власти решают вопросы активизации работы малой авиации и авиации общего назначения. Есть и конкретные предложения.

Например, озвучена идея законодательно снизить требования к процессу получения сертификата эксплуатанта для легких самолетов и вертолетов. Этому могло бы способствовать изменение в федеральном законодательстве понятия «малая авиация».

ПОД ПЕРЕСТУК КОЛЕС

Экономику и социальную сферу Якутии помогают развивать и стальные магистрали. Железная дорога связывает Якутию не только с регионами России, но и со странами Европы и Восточной Азии.

По данным правительства Якутии, в минувшем году было введено 439 километров железных дорог общего пользования.

В июле 2020 года было открыто регулярное пассажирское движение со станции Нижний Бестях. Завершение строительства этой ветки позволило сформировать ключевое звено мультимодального транспортного хаба в Нижнем Бестяхе.

Якутские власти надеются, что реализация проекта по строительству железной дороги в Арктической зоне «Нижний Бестях – Магадан» создаст предпосылки для решения многочисленных задач. В частности, этот путь способен сделать северный завод круглогодичным, создать единое транспортное пространство в Республике Саха (Якутия) и стране, в целом, решить вопросы транспортной доступности и повысить уровень безопасности.

СОБЫТИЯ ГОДА

Мы упоминали о ремонте якутских дорог по **нацпроекту БКАД**. За год в Якутии произошло немало других заметных событий в сфере улучшения транспортной доступности. Якутские власти считают количество крупных объектов 2020 года беспрецедентным.

Завершилось строительство трассы «Кобяй», ведущееся с 1996 года. На этой автодороге построены два участка протяженностью 25,6 километров и мост через реку Тюгюэне. Дорога обеспечила круглогодичное транспортное сообщение села Кобяй с центральными районами Якутии и выход на федеральную трассу «Виллой», что обеспечит активизацию экономического развития Горного и Кобяйского районов.

На церемонии открытия дороги Глава Якутии Айсен Николаев заявил: «Когда в 2018 году я дал дорожникам поручение закончить строительство дороги «Кобяй», было много скептиков. Но благодаря национальному проекту **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, благодаря поддержке Президента страны **Владимира Путина**, своим решением, выделившим Якутии большие деньги на реализацию этого проекта, мы смогли за исторически короткий период, за два года достроить дорогу».

В октябре удалось ввести в эксплуатацию 4 мостовых перехода на автодороге «Виллой». Мосты перекинута через реки Малая Ботубуя в Мирнинском районе, Тюкян в Нюрбинском районе, Улахан Мугур и Сасар-Юрях в Сунтарском районе. При этом ведется проектирование еще одного моста через Виллой около села Верхневиллойск. Всего же, в течение 10 ближайших лет, планируется возвести 4 мостовых перехода через эту реку, что обеспечит круглогодичное сообщение по одноименной федеральной автотрассе от Якутска до города Мирный.

В рамках государственной программы РФ «Комплексное развитие сельских территорий» в Якутии к началу ноября был реконструирован почти 10-километровый автомобильный подъезд к селу Октемцы от республиканской автомобильной дороги «Умнас» в Хангаласском районе.

Якутские власти уже практически сверстали планы по реализации транспортных проектов на следующий год.

Айсен Николаев на совещании в рамках форума «Транспорт России» в ноябре отмечал: «Они ничуть не меньше, чем проекты этого года. Более того, мы считаем, что 2021 год – это год начала практической реализации нашего крупнейшего мегапроекта по строительству Ленского моста, который транспортную структуру в целом сделает на порядок более качественной и доступной для населения нашей республики».

Помимо решения вопросов транспортной доступности для якутян, новые дороги решают и проблемы аварийности. Усиление работы по безопасности дорожного движения в Якутии

за 10 месяцев 2020 года позволило сократить число ДТП из-за неудовлетворительного состояния проезжей части улиц и дорог на 17,9%.

<https://sm-news.ru/v-yakutii-nazvali-besprecedentnym-chislo-krupnyx-obektov-transportnoj-sfery-56509/>

1 КАНАЛ; 2020.12.12 21:19; В ТУЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ ВОЕННЫЕ ВОЗВЕЛИ ПЯТЬ МОСТОВ, ЧТО УПРОСТИТ ЖИЗНЬ БОЛЕЕ ЧЕМ 20 ТЫСЯЧАМ ЧЕЛОВЕК

Строительство прошло с опережением графика. Движение торжественно открыли в городе Белев на Прохоровском мосту, который ранее был в аварийном состоянии. Глава региона Алексей Дюмин поблагодарил за помощь Министерство обороны и лично Сергея Шойгу. За два года силами военных в Тульской области построено 19 мостов. Те, что ввели в строй сегодня, обеспечивают проезд и легковых машин, и грузовой техники.

«Мы сегодня в Тульской области открываем пять мостовых сооружений, для нас это очень важно. Это проезды скорой помощи по короткой дороге и по безопасной дороге. Это доставка до учебы мальчишек и девчонок на школьных автобусах без всяких окружных дорог, а напрямую. Да и просто удобство наших граждан при перемещении из одного населенного пункта в областной центр, в областную столицу», – отметил глава региона Алексей Дюмин.

<https://www.1tv.ru/news/2020-12-12/398390->

[v-tulskoy-oblasti-voennye-vozveli-pyat-mostov-chno-uprostit-zhizn-boleem-chem-20-tysyacham-chelovek](https://www.1tv.ru/news/2020-12-12/398390-v-tulskoy-oblasti-voennye-vozveli-pyat-mostov-chno-uprostit-zhizn-boleem-chem-20-tysyacham-chelovek)

На ту же тему:

<https://www.vesti.ru/video/2249641>

РОССИЯ 24; 2020.12.12 14:07; В ДОМОДЕДОВЕ ПРОХОДИТ АКЦИЯ ОНФ ДЛЯ ВЫЛЕТАЮЩИХ ЗА ГРАНИЦУ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

Ко Дню Конституции проект ОНФ «Своих не бросаем» совместно с авиакомпанией «Уральские авиалинии» проводит в аэропорту Домодедово акцию для вылетающих за границу. В момент регистрации на международный рейс Москва – Дубай волонтеры проекта раздавали пассажирам наклейки на паспорт и чемодан с номером телефона единой горячей линии, где можно попросить о помощи из любой точки мира.

<https://www.vesti.ru/video/2249585>

РОССИЯ 24; ЕКАТЕРИНА ИСАЕВА; 2020.12.11 08:31; НА КОЛЫМЕ ЗАПЛАНИРОВАНА МАСШТАБНАЯ РЕКОНСТРУКЦИЯ ДОРОГ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

На строительство и ремонт дорог в Магаданской области в следующем году потратят рекордные 12 миллиардов рублей. Эти деньги необходимы, ведь нормативам соответствуют только 17 процентов дорог Колымы. Какие работы уже ведут?

<https://www.vesti.ru/video/2249116>

РОССИЯ 1 ЧИТА; 2020.12.11 10.32; ПОРЯДКА 900 МЛН РУБЛЕЙ НАПРАВЯТ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОПОРТА В ЧАРЕ. ВЕСТИ

На реконструкцию аэропорта в Чаре Забайкальского края по **нацпроекту** направят около 900 миллионов рублей. Всего на строительство комплекса до 2022 года будет затрачено более двух миллиардов рублей, из них основные средства поступят из федерального бюджета.

Всего на строительство комплекса до 2022 года будет затрачено более двух миллиардов рублей, сообщает ГТРК «Чита». Из них основные средства поступят из федерального бюджета. По проекту реконструкция пройдет в два этапа. Первый предполагает ремонт взлетно-посадочной полосы, второй – строительство служебно-пассажирского здания. На время проведения работ авиасообщение прерываться не будет.

<https://www.vesti.ru/video/2249166>

РОССИЯ 1 ЯМАЛ; 2020.12.11 11.49; ПРОПУСКНАЯ СПОСОБНОСТЬ АЭРОПОРТА В НОВОМ УРЕНГОЕ ПОСЛЕ РЕМОНТА УВЕЛИЧИЛАСЬ ВДВОЕ. ВЕСТИ

Аэропорт в Новом Уренгое ЯНАО капитально отремонтировали. За счет этого пропускная способность увеличилась в два раза. Однако это временное решение в период строительства современного аэровокзала.

В Новом Уренгое завершили капитальный ремонт действующего здания аэропорта. Это позволило в два раза увеличить его пропускную способность: с 280 до 560 пассажиров в час. Проект реализован в качестве временного решения, необходимого для обеспечения комфорта пассажиров на период строительства современного аэровокзала.

Со стороны привокзальной площади возвели отапливаемый пристрой площадью 300 квадратных метров, передает ГТРК «Ямал». Обустроили входную группу, упаковку багажа, автоматическую камеру хранения. Увеличили количество стоек регистрации с 4 до 8. Зону предполетного досмотра перенесли на второй этаж, расширили площадь зала ожидания.

Напомним, новый пассажирский терминал аэропорта Нового Уренгоя площадью 18 тысяч квадратных метров будет оснащен тремя телескопическими трапами и 12 стойками регистрации. Его пропускная способность составит 840 пассажиров в час. Планируемая дата окончания строительства – конец 2022 года.

<https://www.vesti.ru/video/2249186>

РОССИЯ 24; 2020.12.11 14:38; ПЕРВЫЙ РОССИЙСКИЙ СУПЕРТАНКЕР КЛАССА «АФРАМАКС» ПЕРЕДАН «РОСНЕФТИ». НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

Первый построенный в России нефтеналивной танкер международного класса «Афрамакс» передан заказчику. Дальневосточный судостроительный комплекс «Звезда» передал танкер «Владимир Мономах» компании «Роснефтефлот», которая управляет фрахтованием и портовым обеспечением, судостроительными проектами, морским и речным флотом в составе НК «Роснефть».

В ближайшее время первый российский супертанкер выйдет в первый рейс, сообщили в **пресс-службе «Роснефти»**. Длина танкера – 250 метров, ширина – 44 метра, дедвейт – 114 тыс. тонн, скорость – 27 километров в час, ледовый класс – ICE-1А.

Верфь строит 12 танкеров типа «Афрамакс», 10 из них – по заказу «Роснефтефлота». «Владимир Мономах» – головное судно серии танкеров типа «Афрамакс». Это супертанкеры большого объема для перевозки сырой нефти и нефтепродуктов в неограниченном районе плавания. Ранее такие суда в России не строились.

«Владимир Мономах» спущен на воду в мае 2020 года с опережением контрактных сроков. Закладка танкера состоялась 11 сентября 2018 года. С мая танкер прошел ходовые испытания.

Танкеры класса «Афрамакс» в мире называют «зелеными» из-за высоких стандартов по экологической безопасности. Помимо высокой прочности корпуса все двигатели могут

работать как на дизельном топливе, так и на сжиженном природном газе. Это соответствует новым правилам по ограничению выбросов.

Основная часть экспортных поставок «Роснефти» проходит через трубопроводы «Транснефти» – около 84-85% от общего объема реализации нефти в страны дальнего и ближнего зарубежья. Часть из этого объема экспортируется далее через порты.

<https://www.vesti.ru/video/2249283>

МИР 24; 2020.12.11 17:17; ПО ТРОТУАРУ – ПО ПРАВИЛАМ: КТО БУДЕТ ШТРАФОВАТЬ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ГИРОСКУТЕРОВ И МОНОКОЛЕС?

Владельцев гироскутеров и моноколес смогут штрафовать. **Минтранс РФ** подготовил поправки к правилам дорожного движения, вводящие термин «средство индивидуальной мобильности». К ним относят самокаты, гироскутеры, моноколеса, самокаты, скейтборды, роликовые коньки. Насколько важны эти поправки и как будут штрафовать владельцев этих средств передвижения, телеканалу «МИР 24» рассказал **директор экспертного центра «Движение без опасности» Вадим Мельников**.

– Насколько актуальны эти поправки?

Вадим Мельников: Это назрело, потому что вокруг образовалась такая реальность, которая активно входит в нашу жизнь. Если недавно это было средством развлечения, то в этом году это стало средством заработка, работы для большого количества людей, которые занимаются доставкой различных грузов. Сейчас появляется новая категория участников движения, которую нужно своевременно описать, задать правила взаимодействия и сформировать инфраструктуру для того, чтобы все это делалось планомерно.

– Есть предложение ограничить скорость таких устройств 20-ю километрами в час. Это устроит их владельцев?

Вадим Мельников: С одной стороны, есть категория людей, которые покупают средства мобильности, чтобы быть более мобильными, добираться из точки А в точку Б, делать это удобно. Им хочется иметь определенную максимальную скорость, чтобы передвигаться быстрее.

С другой стороны, о том, как безопасно и правильно передвигаться, этим людям никто не рассказал, не говорил и не до конца понимает. Есть исследования ВОЗ о том, что на скорости до 60 км/ч при столкновении с пешеходом есть вероятность, что не будет летального исхода. Этим обусловлена скорость. Какие последствия, какими должны быть ограничения, которые не принесут вреда самому управляющему СИМом, так и человеку, управляющему машиной или устройством, с которым он столкнется, – в этом вопрос.

Если мы говорим о том, что пользоваться СИМами могут все вплоть до ребенка, то, я подозреваю, что если у этого транспорта заклинят тормоза, сядет батарейка, на такой скорости человек будет лететь лицом вперед без шлема, и это может привести к трагичным последствиям. Именно поэтому важна комплексная история, связанная с изучением действия этих СИМов с точки зрения физиологии, и оформлением правил игры, по которым все должны будут передвигаться. Сейчас нарастает конфликтная ситуация, связанная с тем, что пешеходы испытывают существенный уровень негатива, потому что в парках и на пешеходных дорожках появляются быстро передвигающиеся велосипедисты, те, кто управляют моноколесами и так далее.

Допустим, через 15 – 20 лет на дорогах появятся летательные аппараты, и их придется описывать, потому что они будут двигаться по своим правилам. Сейчас есть

замечательная возможность на этой категории попытаться задать условия, в которых должна развиваться эта категория участников движения.

Три – четыре года назад самокат был безумной роскошью, которая была доступна далеко не всем. Сегодня его можно купить в любом интернет-магазине за небольшие деньги. Даже если появляются регулирующие вещи, встает вопрос, как их выполнять, потому что камеры бесполезны, потому что номера нет, экипажей тоже не очень много. Если представить, что начнется патрулирование, но пока этого нет.

<https://mir24.tv/news/16439083/po-trotuaru-po-pravilam-kto-budet-shtrafovat-vladelcev-giroskuterov-i-monokoles>

МОСКВА 24 (M24.RU), 11.12.2020 23:30; ПИЛОТ «ПОБЕДЫ» ОБВИНИЛ РОСАВИАЦИЮ В ПРОБЛЕМАХ ПРИ ПОСАДКЕ В АЭРОПОРТАХ

Пилот авиакомпании «Победа» записал видеообращение о проблемах в российских аэропортах. Дмитрий Ларионов обвинил во всем реформу **Росавиации**.

В начале декабря ведомство ввело в европейской части страны новую структуру воздушного пространства. По словам летчика, в нее не успели внести данные о десятках аэропортов.

В итоге пилоты сажают самолеты с помощью диспетчеров и бумажных карт. Подробности – в сюжете телеканала Москва 24.

<https://www.m24.ru/videos/transport/11122020/269648>

МОСКВА 24 (M24.RU), 11.12.2020 20:15; ПРЕЗИДЕНТ ПРОФСОЮЗА ЛЕТНОГО СОСТАВА РФ РАССКАЗАЛ О НОВОЙ СТРУКТУРЕ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА

Пилот «Победы» записал обращение о серьезных, по его мнению, проблемах в российских аэропортах. По его словам, из-за реформ **Росавиации** экипажам приходится садить самолеты по бумажным картам.

Президент Профсоюза летного состава России Мирослав Бойчук рассказал, что новая система полетов не представляет никакой опасности для пассажиров. Также он сообщил, что весь летный состав России сдавал экзамены по новым схемам, пилоты серьезно готовились. Поэтому слова о том, что они недоучены, не соответствует действительности. На сайте **Росавиации** есть официальное подтверждение от ведущих российских авиакомпаний. Они заявили, что готовы выполнять полеты, в том числе и на аэродромы, по которым изменения для навигационных баз будут проводить с начала декабря. Подробнее – в сюжете телеканала Москва 24.

<https://www.m24.ru/videos/obshchestvo/11122020/269627>

КАМИНФОРМ; 2020.12.14; РОСАВИАЦИЯ ОДОБРИЛА РЕМОНТ ДВУХ СЕЛЬСКИХ АЭРОПОРТОВ НА КАМЧАТКЕ

Камчатка получила одобрение руководителя **Федерального агентства воздушного транспорта** Александра **Нерадько** на ремонт аэропортов в Никольском и Тиличихах. Об этом «КамИНФОРМ» рассказал глава **Минтранса** края Владимир Каюмов.

Александр Нерадько поддержал предложения о необходимости приведения взлетно-посадочных полос в нормативное состояние, а также о приобретении модульных аэровокзальных комплексов, закупке заправочного комплекса в село Никольское и установке модульного здания аэровокзала с гаражом для хранения специального автотранспорта в селе Соболево.

“Александр Нерадько поручил до конца года разработать дорожные карты по капитальному ремонту и реконструкции аэропортов с устройством модульных зданий. Совместно с ФКП “Аэропорты Камчатки” следует рассчитать предварительную стоимость работ по капитальному ремонту и реконструкции грунтовых взлетно-посадочных полос в обоих аэропортах, а в аэропорту в Никольском ещё и с устройством топливозаправочного комплекса”, – сказал Владимир Каюмов.

После исполнения всех поручений будет рассмотрен вопрос о включении данных мероприятий в план «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» транспортной части комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 и 2030 года.

Напомним, в этом году завершился первый этап реконструкции взлетно-посадочной полосы в поселке Оссора. Полностью смонтированы плиты взлетно-посадочной полосы, выполнено устройство укрепленных отмолок вдоль взлетно-посадочной полосы, устройство торцевых участков и герметизация швов.

https://kamchat.info/novosti/rosaviaciya_odobrila_remont_dvuh_sel_skih_aeroportov_na_kamchatke/

На ту же тему:

<https://pressa41.ru/society/k-remontu-aeroportov-v-nikolskom-i-tilichikakh-pristupyat-na-kamchatke/>

ПРАЙМ; 2020.12.11; ГЛАВА КАЗАХСТАНА ПРИЗВАЛ МОДЕРНИЗИРОВАТЬ РОССИЙСКИЙ УЧАСТОК ДОРОГИ ИЗ ЕВРОПЫ В КИТАЙ

Президент Казахстана Касым-Жомарт Токаев в ходе заседания Высшего Евразийского экономического совета (ВЕЭС) призвал активнее использовать транзитный потенциал евразийских стран, для чего, в частности, предложил завершить модернизацию участка автодороги Западная Европа – Западный Китай на территории России.

Выступая на заседании ВЕЭС, проходящем в пятницу в режиме видеоконференции, Токаев подчеркнул, что продолжающийся экономический рост Китая и Азии в целом постепенно превращает Восток в центр мировой экономической гравитации.

По его мнению, тренд разворота на Восток предлагает новые возможности транспортно-логистической кооперации, и евразийским странам следует полностью реализовать свой транзитный потенциал.

«Предлагаю форсировать работу по модернизации трансграничных участков транспортных артерий, в частности, завершить строительство и модернизацию участка автодороги Западная Европа – Западный Китай на территории Российской Федерации», – сказал он.

Кроме того, по мнению Токаева, следует начать процесс оцифровки всех автомобильных коридоров с целью обеспечения свободы внутреннего движения товаров, а также транзита в третьи страны.

Международный транспортный маршрут «Европа – Западный Китай» – масштабный комплексный инвестиционный проект, охватывающий территории России, Казахстана и Китая. Общая протяженность по маршруту Санкт-Петербург – Москва – Казань – Оренбург – Актобе – Кызылорда – Шымкент – Алма-Ата – Урумчи – Ланьчжоу – Чжэнчжоу – Ляньюньган составляет более 8 тысяч километров. Из них 2787 километров пройдут по территории Казахстана, 3181 километр – КНР и 2192 километра – по России. Автодорога Москва-Казань протяженностью 794 километра – один из участков ЕЗК, она включена в **комплексный план модернизации и расширения магистральной**

транспортной инфраструктуры РФ до 2024 года. Трасса должна вдвое сократить время в пути между городами.

ТАСС; 2020.12.12; ВЛАСТИ ПЕНЗЕНСКОЙ ОБЛАСТИ В 2021 ГОДУ НАПРАВЯТ 1 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ СЕЛЬСКИХ ДОРОГ

Власти Пензенской области в 2021 году направят около 1 млрд рублей на ремонт дорог в сельской местности, что позволит привести в порядок участки трасс с большим потоком автомобилей. Об этом в субботу сообщила **пресс-служба** правительства региона.

«В 2021 году на ремонт сельских дорог выделят около миллиарда рублей. Вопрос был поднят на прямой линии губернатора Пензенской области, состоявшейся в субботу. Иван Белозерцев отметил, что теме дорожного строительства в регионе уделяют особое внимание, что позволило Пензенской области 4 года подряд входить в число лидеров по реализации национального проекта. Глава региона напомнил, что в 2017 году размер субсидии муниципальным образованиям составил 121 млн рублей, в 2020 – 899 млн», – отмечается в сообщении.

Ежегодно власти региона увеличивают субсидии муниципалитетам на ремонт дорог. **«Нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** касался областного центра, города Заречного и Пензенского района, где самый большой и постоянный поток машин. В следующем году мы сделаем упор на сельские дороги. Мы каждый год увеличиваем для районов субсидии на эти цели, понимая значимость транспортного сообщения для развития населенных пунктов», – приводит **пресс-служба** слова губернатора.

По данным **пресс-службы**, в регионе в 2021 году будут также усилены меры по сохранению дорожного полотна. «В пензенском регионе активно развивается сельскохозяйственный бизнес, мы этим гордимся, но есть проблема – грузовики сельхозпроизводителей разбивают дороги, которые мы строим и ремонтируем. Будем устанавливать пункты весового контроля, чтобы соблюдали нормативы, не перегружали автотранспорт», – цитирует **пресс-служба** слова главы региона.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/10242155>

REGNUM; 2020.12.11; БЕЛГОРОД ПО НАЦПРОЕКТУ ПОЛУЧИЛ ПАРТИЮ НОВЫХ АВТОБУСОВ

Всю партию новых низкопольных автобусов – 65 единиц – по национальному **проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** получил в 2020 году Белгород. Регион стал первым в России, кто получил транспорт согласно лимиту в текущем году, сообщили ИА REGNUM 11 декабря в **пресс-службе** правительства региона.

58 автобусов марки ЛиАЗ большого класса вместимости были поставлены в сентябре. На днях прибыли еще семь единиц. Транспорт работает на компримированном природном газе, оснащен откидными пандусами и пневматической подвеской, многофункциональной системой видеонаблюдения, тахографами, а также новой системой «Антисон», оценивающей состояние водителя за рулем. Автобусы закуплены в рамках национального **проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Белгородская область первая в России получила весь транспорт в 2020 году.

«Это контракт с лизинговыми обязательствами в размере 130 тысяч рублей в месяц за единицу техники, таким образом, выкупная стоимость автобуса составит 7,8 млн рублей. В целом получается колоссальная экономия для бюджета региона – порядка 270 млн рублей», – отметил генеральный директор ООО «ЕТК» Александр Васильченко.

По условиям **нацпроекта**, 60% стоимости нового пассажирского транспорта оплачено из федерального бюджета, остальную сумму область внесет в течение пяти лет.

История вопроса

Улицы городов в советское время рассчитывались на небольшое количество персональных автомобилей. Предполагалось, что большинство граждан будут пользоваться общественным транспортом. С быстрой автомобилизацией России это породило серьезные проблемы для общественного транспорта. В больших городах не всегда помогают даже выделенные полосы для движения общественного транспорта. Ситуация усугубляется низкой дисциплинированностью водителей.

Трамвайное движение относительно развито только в Москве и Санкт-Петербурге, там же имеются и достаточно развитые метрополитены. В других крупных городах трамваев либо нет, либо имеется небольшое количество маршрутов. Количество трамвайных маршрутов сокращается. При этом метро есть даже не во всех городах-миллионниках.

Большой проблемой является моральное и физическое устаревание транспортных средств. Состояние многих автобусов, троллейбусов и трамваев оставляет желать лучшего. Популярны нынче пешеходные зоны не всегда создаются обдуманно, что иногда приводит к проблемам для городского транспорта. Медленно внедряются системы электронной оплаты за проезд. Рост расценок на услуги общественного транспорта уже привел к акциям протеста в регионах.

<https://regnum.ru/news/3139607.html>

REGNUM; 2020.12.11; СВЕРДЛОВСКАЯ ОБЛАСТЬ ПРИРОСЛА ДОРОГАМИ И АВТОБУСАМИ – ИНТЕРВЬЮ

Свердловская область признана одним из лучших регионов в сфере дорожного строительства. В 2020 году благодаря национальному проекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» в области отремонтировано более 183 километров региональных трасс и городских улиц, Екатеринбургу удалось закупить 57 новых автобусов, обновить 55 светофоров - и это далеко не весь список работ.

Министр транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области Василий Старков рассказал корреспонденту ИА REGNUM, как региону удалось добиться таких высоких результатов, несмотря на пандемию COVID-19, и почему в области уже второй год перевыполняют план по ремонту дорог.

ИА REGNUM: Василий Владимирович, Вы привезли из Москвы диплом за достижение высоких результатов в реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автодороги»**. Расскажите, пожалуйста, подробнее о награде и о том, за что она вручена.

Старков В.В.: Действительно, на совещании с губернаторами, прошедшем в рамках «Транспортной недели», заместитель **председателя правительства РФ Марат Хуснуллин** вручил памятные награды и дипломы субъектам, достигшим наилучших показателей при реализации **нацпроекта**.

Достичь таких результатов нам удалось благодаря хорошо выстроенной командной работе под руководством губернатора Евгения Куйвашева. Помогла включенность муниципалитетов, Законодательного собрания, с которого начинается вся история с бюджетированием, участие министерства общественной безопасности, министерства образования и молодежной политики. Конечно, никакого успеха не было бы без заказчиков и подрядчиков, которые своевременно провели контрактацию и качественно выполнили все работы. Отдельно оценивалось информационное сопровождение проекта в средствах массовой информации, взаимодействие с общественными организациями и отраслевыми союзами, общение с гражданами, для которых этот проект и реализуется.

Поймите, задача национального проекта не освоить деньги, не отчитаться по показателям, а чтобы каждый проезжающий сказал: да, мы видим, что дороги стали лучше. Чтобы количество людей, попадающих в сложные истории в связи с ДТП, уменьшалось. И это все в Свердловской области есть.

ИА REGNUM: По итогам 2019 года план по ремонту дорог в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** был перевыполнен. А как с этим обстоят дела в 2020 году, который был осложнен пандемией COVID-19?

Старков В.В.: В этом году благодаря **нацпроекту** удалось закончить ремонт 183 км автомобильных дорог. Это очень серьезный показатель. Согласно планам на начало года, мы должны были отремонтировать на 30% меньше дорог. Но своевременно поступившие из федерального бюджета деньги позволили существенно увеличить объем ремонтных работ. Поэтому мы смогли перевыполнить изначально поставленную задачу.

Благодаря особому вниманию заместителя **председателя правительства РФ Марата Хуснуллина** и руководства **Минтранса РФ** к дорогам в такой сложный период, мы получили рекордное финансирование проекта. Объем федеральной поддержки перемахнул планку в 5 млрд рублей. Всего на дорожные ремонты по **нацпроекту** в 2020 году было направлено 6,5 млрд рублей, из которых 5 млрд 120 млн рублей – это средства федерального бюджета.

Конечно, мы не сразу получили всю сумму. Часть денег была заложена изначально, при планировании работ на год. А так как наша команда показала хорошую динамику по выполнению проекта, летом мы дополнительно получили от федерации 2,72 млрд рублей. Сначала 720 млн рублей было направлено на ремонт дорожного покрытия в Нижнем Тагиле и Екатеринбургской городской агломерации.

Затем по поручению **президента России Владимира Путина**, которое он дал после рабочей встречи с губернатором Евгением Куйвашевым, мы получили еще 2 млрд рублей из федерального бюджета на строительство Екатеринбургской кольцевой автодороги (ЕКАД). Строительство ЕКАД в этом году финансировалось в рамках национального проекта.

Все работы на кольцевой автодороге, запланированные на этот год, завершены. Их общая стоимость достигла 2,5 млрд рублей. Буквально на днях деньги будут выплачены подрядным организациям в полном объеме. Я уже сейчас вижу по отчетам, что к концу года у строителей будут дополнительные наработки. Это значит, что и в следующем году мы не будем в отстающих.

ИА REGNUM: Расскажите подробнее, как идет строительство замыкающего участка Екатеринбургской кольцевой автодороги и реконструкция старейшего участка ЕКАД, соединяющего Челябинский и Тюменский тракты. Когда планируется завершить строительство участков?

Старков В.В.: Перед нами стоит задача в кратчайшие сроки «замкнуть» кольцо. Для этого необходимо закончить строительство третьего пускового участка от Полевского тракта до Челябинского тракта, построить развязку с федеральной трассой М5. Параллельно мы ведем работу по реконструкции участка Семь Ключей – Большой Исток. Этот участок кольцевой автодороги от Челябинского до Тюменского тракта был построен в 90-е годы. Сегодня он максимально загружен и давно уже требует расширения.

Что касается сроков завершения работ, то здесь есть разные сроки. Контракт на строительство нового участка и развязки заключен до 2024 года. Расширение старого участка ЕКАД было намечено до конца 2023 года. Но уже сегодня мы говорим о возможности завершить оба объекта в начале 2023 года, а может быть, и к концу 2022 года. Мы постепенно увеличиваем темпы работ и сокращаем их сроки. Участок Семь Ключей – Большой Исток мы гарантированно сможем завершить в 2022 году, а над третьим пусковым участком нам еще предстоит поработать. Объект емкий, большой, но темпы работ, которые мы сейчас видим, позволяют говорить о его досрочной сдаче. Это во многом зависит от финансирования стройки, но думаю, что мы справимся с поставленной задачей.

ИА REGNUM: Благодаря **нацпроекту** Екатеринбург получил новые автобусы. Какие еще муниципалитеты могут рассчитывать на поддержку с обновлением общественного транспорта?

Старков В.В.: В Екатеринбурге в рамках **нацпроекта** куплены 57 автобусов со скидкой в 60%. Мы заплатили около 40% от их стоимости – это совместная доля субъекта и города Екатеринбурга. Чтобы получить эти автобусы, мы провели серьезную подготовительную работу, сформировали заявку и защитили ее на уровне **Минтранса**.

При отборе заявок учитывался уровень развития инфраструктуры города, уровень развития общественного транспорта, протяженность выделенных полос, возможность безналичного расчета за проезд, наличие и качество документов транспортного планирования.

Недавно **Минтранс** одобрил вторую нашу заявку на приобретение автобусов в 2021 году. Свердловской области заняла первое место в рейтинге среди других регионов. Это дает нам уверенность, что следующая партия в 58 автобусов также будет поставлена в Екатеринбург в следующем году. Уже начались процедуры по контрактованию. ЕМУП «Гортранс» сможет получить первую партию автобусов в первой половине 2021 года.

По Нижнему Тагилу нам еще предстоит большая работа. Мы постараемся зайти в программу «Чистый воздух» национального проекта «Экология», и также получить федеральную финансовую поддержку на покупку автобусов на газомоторном топливе. Такой автотранспорт меньше загрязняет окружающую среду и влияет на чистоту воздуха. Сейчас специалисты формируют заявку на следующий год. У Нижнего Тагила есть потребность в 70–80 автобусах разного класса: средние автобусы для периферийных направлений и большие автобусы для магистральных маршрутов.

Вне **нацпроекта** в бюджете на 2020 год по поручению губернатора были предусмотрены деньги на закупку транспорта для Нижнего Тагила. До 20 декабря 2020 года город получит первую партию из 17 автобусов среднего класса, работающих на газе.

ИА REGNUM: На 2020 год было запланировано обустроить 84 пешеходных перехода, расположенных на региональных дорогах вблизи образовательных организаций. Все ли из намеченного удалось выполнить?

Старков В.В.: Да, эта работа велась также в рамках национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** по направлению «Безопасность дорожного движения». На начальном этапе были некоторые трудности, и работа шла тяжело. Муниципалитеты должны были увязывать реализацию этих мероприятий со своими программами. Сейчас уже все работы выполнены, обновлено 84 пешеходных перехода. Это в полтора раза больше, чем в 2019 году.

Согласно требованиям национального стандарта, на пешеходных переходах наносят обязательную бело-желтую разметку «зебру», устанавливают освещение, мигающий желтый светофор, дорожные знаки с подсветкой, «лежачие полицейские». Кроме того, все 84 перехода мы оборудовали инновационной проекционной разметкой.

Над дорогой устанавливаются проекторы, которые дополнительно к «зебре», нанесенной термопластиком, высвечивают на проезжей части бело-желтые полосы. Такая разметка видна издалека в любую погоду и даже в условиях снегопадов позволяет обеспечить видимость пешеходного перехода и пешеходов.

Проекционную разметку мы успешно применяем с 2019 года. Я вижу по публикациям в СМИ, что другие регионы тоже стали ее использовать, но не все ссылаются на опыт Свердловской области. Но главное, что эта технология внедряется и спасает жизни, это самое важное.

ИА REGNUM: Что еще делается в рамках **нацпроекта** для повышения безопасности дорожного движения?

Старков В.В.: Помимо традиционных ремонтов дорожного покрытия, установки знаков, ограждений и других мер по организации дорожного движения, которые безусловно

играют роль в снижении числа ДТП, отмечу работу по развитию и модернизации интеллектуальных транспортных систем. Это новое направление **нацпроекта**, нацеленное на цифровизацию транспортной инфраструктуры городов. На него в 2020 году было направлено 330 млн рублей. Интеллектуальная транспортная система представляет собой целый набор элементов. Это автоматизированная система управления дорожным движением, система распределения транспортных потоков, регулирования движения пассажирских автобусов, система фиксации нарушений и другие. Думаю, что внедрение интеллектуальных систем хорошо скажется на безопасности движения. Фактически мы выведем на новый уровень уже существующие программы и функции по организации дорожного движения и добавим новые.

Кроме того, мы планируем дальше развивать систему фотовидеофиксации и на региональных дорогах, и в муниципалитетах. Уже в следующем году мы немного расширим подход к этому вопросу. Если раньше камеры только фиксировали нарушение, то теперь дополнительно будет анализироваться весь транспортный поток, его качественный состав. Это позволит идентифицировать проблему, выявить ее причины и работать на предупреждение нарушений. Интеллектуальные транспортные системы станут новым этапом в работе по повышению безопасности дорожного движения, включающим в себя прогнозирование ситуации и возможность влиять на нее.

ИА REGNUM: Также в рамках национального проекта на дорогах области обустраиваются автоматические пункты весового контроля. Сколько штук построили в этом году? Сколько всего их должно быть? Какой эффект они дают?

Старков В.В.: Весогабаритные автоматические пункты – это очень сложная тема. С одной стороны, стоит задача, чтобы законопослушные перевозчики не получили дополнительных препятствий в своей работе. С другой – необходимо выявлять нарушителей правил перевозки, перегружающих транспортные средства, принося существенный ущерб автомобильным дорогам. Мы постоянно взаимодействуем с отраслевыми союзами, обсуждаем усовершенствование механизмов информирования о нарушениях, доработку конфигурации этих постов. Правила должны быть максимально информативны и понятны всем участникам движения.

С 2017 года в Свердловской области работают три поста весогабаритного контроля. В этом году мы уже добавили восемь пунктов, до конца года будут реализованы еще четыре. К концу 2021 года мы доведем общее количество до 19 постов. Это позволит следить за перевозками, и мотивировать перевозчиков соблюдать требования к весовым нагрузкам. Ведь дороги важно не только отремонтировать, привести в нормативное состояние, но и сохранить. Тут посты весового контроля играют большую роль, поскольку перегруженный транспорт наносит дорогам существенный ущерб. Фактически, мы скоро закроем всю региональную сеть дорог, чтобы полностью исключить возможность ненормативной перевозки грузов.

ИА REGNUM: Дорожные работы в регионе ведутся не только в рамках **нацпроекта**. Сколько километров отремонтировано в текущем году? Появились ли новые дороги? Какие?

Старков В.В.: В этом году на региональных автомобильных дорогах в общей сложности отремонтировано 224 км из них капитально 64 км. Важнейший объект, который удалось завершить раньше срока – строительство автомобильной дороги между поселками Красноармейский (Асбест) и Островное (Березовский ГО). Строительство велось по поручению губернатора. Эту дорогу очень ждали местные жители. Мы планировали закончить ее в следующем году, но эффективное взаимодействие между подрядчиком, заказчиком и министерством, а также муниципалитетами, на территории которых шла стройка, позволили ввести объект в эксплуатацию в 2020 году.

Также построена развязка на пересечении ЕКАД и Чусовского тракта возле поселка Медный. Были сотни обращений от садоводов и жителей поселков, расположенных вдоль

тракта. Они испытывали серьезные проблемы из-за многокилометровых перепробегов. Эту развязку очень ждали. По ней уже запущено движение, сейчас завершается оформление документов. Также в этом году реконструировано несколько средних мостов. Это мосты через Полуденку, Липовку, Осиповку, Бродовку. Мы системно идем по тем мостам в муниципалитетах, которые находились в аварийном состоянии. Здесь заблаговременной работой мы стараемся предупредить и не допустить экстренных ситуаций.

ИА REGNUM: Какие планы по строительству и ремонту автодорог на 2021 год?

Старков В.В.: Перед нами стоит задача не снижать темпы дорожной деятельности в 2021 году.

Мы продолжаем строительство Екатеринбургской кольцевой дороги. Конечно же продолжатся ремонты, капремонты, содержание дорог. Среди важных объектов, которые будут строиться в 2021 году несколько сельских дорог. В частности, это продолжение строительства дороги Зубково – Ермакова, которая обеспечит населенные пункты круглогодичной транспортной связью с «большой землей». Строительство подъезда к поселку Чащино и строительстве подъезда к поселку Ключевая.

Также мы намерены построить дорогу в обход поселка Садовый. Здесь большегрузы с мусором едут по населенному пункту, создавая много неудобств его жителям. Мы ведем реализацию этого проекта по новой схеме как объект «под ключ». То есть в рамках заключенного контракта подрядчик и проектирует дорогу, и выполнит строительные работы. Новая дорога позволит вынести весь транзитный грузовой транспорт, который годами грохотал под окнами, за пределы населенного пункта. Острая проблема будет снята. Планируем также провести работы на восьми мостах, которые находятся в состоянии, близком к аварийному. Конечно, мы ждем старта федеральной программы «Мосты и путепроводы». Тогда у нас появится дополнительная возможность привлекать федеральные деньги для того, чтобы приводить мосты Свердловской области в нормативное состояние.

ИА REGNUM: Сейчас бюджетный процесс в самом разгаре. Как складывается финансирование дорожной деятельности на следующий год?

Старков В.В.: Радует то, что в ходе подготовки бюджета удалось сохранить объем дорожного фонда на уровне прошлого года – 19,7 млрд рублей. Более того, ожидается небольшое его увеличение. Нам удалось сохранить в тех же пропорциях финансирование содержания автомобильных дорог, объем капитальных ремонтов.

Мы стремимся максимально эффективно использовать эти денежные средства. Уже заключен ряд контрактов на следующий год. Это позволит подрядным организациям за зимний период спокойно приобрести строительные материалы, обновить технику и строить планы на основной дорожный сезон – весенний, осенний и летний период.

Снижения объемов финансирования тут не будет.

<https://regnum.ru/news/3132426.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.12.14; У ГРАНИЦЫ С КИТАЕМ В ПРИМОРЬЕ СКОПИЛОСЬ БОЛЕЕ 260 ФУР

Свыше 260 грузовиков скопилось перед пунктами пропуска с КНР в Приморье после того, как китайская сторона остановила пропуск транспорта через госграницу с РФ, сообщил РИА Новости представитель Дальневосточного таможенного управления.

Росгранстрой 11 декабря сообщал, что по инициативе китайской стороны в одностороннем порядке приостановлен пропуск транспорта через государственную границу в **пунктах пропуска** Дуннин (сопредельный **пункт пропуска** на российской стороне «Полтавка») и Суйэфэньхэ (**пункт пропуска** «Пограничный»). Причины закрытия не назывались.

«На утро понедельника перед «Пограничным» скопилось 141 машина – за сутки добавилась одна. Перед «Полтавкой» – 124 машины. На утро понедельника китайская сторона не открывала границу для транспортных средств», – сказал собеседник агентства. По его словам, российские таможенники на этих **пунктах пропуска** работают в обычном режиме, как только граница откроется, они возобновят оформление грузовиков. Также в ДВТУ уточнили, что китайская сторона официально не уведомляла российскую о причинах закрытия границы.

Как сообщало генконсульство РФ в Харбине 11 декабря, в день закрытия границы в Дуннине и Суйфэньхэ, местные власти сообщили о двух случаях заболевания COVID-19 в двух этих городах. Первый больной в Дуннине работал на таможенном посту китайской части погранперехода Дуннин – Полтавка. Вторым – в приграничном торговом комплексе Суйфэньхэ, занимался разгрузкой импортных товаров. В китайских приграничных городах объявлено о массовой ПЦР-диагностике, ведется выборочная проверка импортных грузов на наличие коронавирусной инфекции.

Уссурийская таможня в апреле сообщала, что из-за ужесточения в Китае мер по борьбе с коронавирусом перед российскими пограничными пунктами пропуска в Приморье образовались очереди из грузовиков. В мае сотни большегрузов скопились на российской стороне перед **пунктом пропуска** «Пограничный» в Приморье, так как китайская сторона сократила количество фур, пересекающих границу через погранпереход «Пограничный – Суйфэньхэ», с 30 до 10 единиц в сутки в каждую сторону. Позднее власти региона проинформировали о соглашении с китайской стороной об увеличении числа пропускаемых грузовиков в **пункте пропуска** «Пограничный», 18 мая фуры пошли в КНР, движение восстановилось.

С 29 мая начал действовать временный порядок пересечения границы, согласно которому перевозчики, чтобы выехать в КНР, должны заранее подавать электронную заявку через сайт правительства Приморского края.

<https://ria.ru/20201214/granitsy-1589047280.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.12.13; ГРЕЦИЯ ПРОДЛИЛА РАЗРЕШЕНИЕ НА ВЪЕЗД ДО 500 РОССИЯН В НЕДЕЛЮ

Власти Греции продлили до 7 января 2021 года декабря разрешение на въезд в страну до 500 граждан России в неделю при наличии у них отрицательного теста на коронавирус и ваучера на отель или документов, в которых определено их временное место жительства в стране, соответствующее решение опубликовано в официальной правительственной газете в воскресенье.

Греция стала разрешать въезд до 500 граждан России в неделю с 7 сентября. Решение несколько раз продлевали, последний раз – до 14 декабря.

Действие постановления продлевается с момента истечения до 7 января 2021 года, говорится в очередном решении. Условия остаются прежними. Разрешен въезд воздушным транспортом до 500 граждан России в неделю через аэропорты Афин, Салоников и Ираклиона. Пассажиры должны представить отрицательный результат теста на COVID-19, взятый методом ПЦР максимум за 72 часа до прилета. В аэропорту прилета может быть сделан выборочный тест на COVID-19, в этом случае гражданин до получения результатов лабораторного исследования не должен покидать место своего временного проживания. Нарушителям грозит административный штраф в размере пяти тысяч евро, власти Греции тщательно проверяют соблюдение режима самоизоляции.

Все прибывающие пассажиры обязаны заполнить электронную форму PLF (Passenger Locator Form), указав свои контактные данные в Греции.

<https://ria.ru/20201213/gretsiya-1588963470.html>

ПРАЙМ; 2020.12.11; КИТАЙ ЗАКРЫЛ ДВА АВТОМОБИЛЬНЫХ ПУНКТА ПРОПУСКА НА ГРАНИЦЕ С РФ В ПРИМОРЬЕ

Власти Китая закрыли движение через два **пункта пропуска** на границе с Россией в Приморском крае, сообщает в пятницу **пресс-служба** Росгранстроя.

«11 декабря 2020 г. по инициативе китайской стороны в одностороннем порядке приостановлен пропуск транспортных средств через государственную границу в **пунктах пропуска** Дунин (сопредельный **пункт пропуска** на российской стороне Полтавка) и Суйфэньхэ (сопредельный **пункт пропуска** на российской стороне Пограничный)», – говорится в сообщении. Причины закрытия не называются.

Китайские власти в октябре ввели запрет на пересечение границы водителями, у которых нет действующей справки об отсутствии коронавирусной инфекции, и одновременно потребовали немедленного возврата тягачей на российскую территорию после отсоединения прицепов. Из-за кратного сокращения объема автотранспорта, пересекающего границу, перевозчики приняли решение временно воздержаться от маршрута через погранпереход Пограничный – Суйфэньхэ, что привело к скоплению возле **пункта пропуска** нескольких сотен фур. Движение через **пункт пропуска** возобновилось 27 октября. Власти Приморья обеспечили условия для того, чтобы водители смогли стать тесты непосредственно возле **пунктов пропуска** и оперативно получить их результаты.

В ноябре работа автомобильных **пунктов пропуска** через российско-китайскую границу, которые расположены в других дальневосточных регионах, была сокращена до минимума либо временно приостановлена. Из-за этого нагрузка на приморские **пункты пропуска** выросла.

На ту же тему:

<https://www.interfax-russia.ru/far-east/news/kitay-priostanovil-proezd-transporta-cherez-granicu-v-dvuh-punktah-propuska-v-primore>

ТАСС; 2020.12.11; МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ УТВЕРДИЛО ФЕДЕРАЛЬНУЮ АДРЕСНУЮ ИНВЕСТПРОГРАММУ НА 2021-2023 ГОДЫ

Глава Минэкономразвития Максим Решетников утвердил федеральную адресную инвестиционную программу (ФАИП) на 2021 год и на плановый период 2022 и 2023 годов, объем средств на 2021 год составляет 846,3 млрд рублей. Об этом говорится в сообщении министерства.

Отмечается, что объем средств на на 2022 год составляет 885,8 млрд рублей, на 2023 год – 925,8 млрд рублей. В рамках ФАИП предусмотрена реализация более 1,1 тыс. инвестиционных проектов, в том числе более 1 тыс. адресных объектов капитального строительства. Кроме того, программа предполагает строительство и реконструкцию около 100 учреждений здравоохранения, из них 17 онкологических центров, три инфекционные и четыре туберкулезные больницы.

«В ходе формирования ФАИП все предложения рассматривались коллегиально – на заседаниях правительства РФ и рабочих группах Минэкономразвития России, включающих представителей Минфина России, аппарата правительства РФ, коллегии ВПК и заинтересованных ведомств. Программа показала себя эффективным инструментом государственного инвестирования несмотря на сложившуюся эпидемиологическую обстановку из-за развития новой коронавирусной инфекции», – отметил **заместитель министра** экономического развития Сергей Назаров.

Также программой запланировано более 50 объектов федеральных и региональных аэропортов (Московский транспортный узел, Новосибирск, Магнитогорск, Якутск, Петропавловск-Камчатский, Грозный). «Начнется и продолжится строительство и реконструкция более 60 объектов морского и речного транспорта, более 121 участка автомобильных дорог федерального значения, мостов и путепроводов. Планируется берегоукрепление и защита от наводнений, в том числе в Комсомольске-на-Амуре. Строительство и реконструкция более 40 образовательных учреждений, 30 крупных объектов в сфере культуры и 20 объектов в сфере спорта», – указывают в Минэкономразвития.

<https://tass.ru/ekonomika/10230569>

РИА НОВОСТИ; 2020.12.11; ТРУТНЕВ СЧИТАЕТ, ЧТО ОТНОШЕНИЕ ПУТИНА К ПРОЕКТУ МОСТА НА САХАЛИН МЕНЯЕТСЯ

Вице-премьер, полпред президента РФ в ДФО Юрий Трутнев заявил, что изначально проект моста на Сахалин вызывал много вопросов, но отношение президента **Владимира Путина** к проекту меняется.

«Решение с объемом инвестиций, требуемых для моста на Сахалин, может принять только президент. Знаю, что первые разговоры на эту тему были довольно сложные – не было проектной документации, обоснования. Постепенно, мне кажется, отношение к этому проекту у Владимира Владимировича изменяется. Но когда он примет решение и какое решение он примет, это к нему вопрос», – сказал полпред журналистам.

Ранее специальный представитель **президента России** по вопросам природоохранной деятельности, экологии и транспорта Сергей Иванов заявил о нецелесообразности строительства моста на Сахалин. Комментируя высказывание Иванова, пресс-секретарь президента Дмитрий Песков отметил, что строительство такого моста экономически целесообразно в случае наполнения его потоками грузов, но об этом говорить не приходится, обсуждения вопроса о строительстве моста, по его словам, ведутся, но конкретных планов нет.

О том, что мост на Сахалин все-таки будет построен, вопрос только в сроках, заявил генеральный директор ОАО «РЖД» Олег Белозеров на полях Первого Евразийского конгресса.

Вопрос о строительстве стационарной переправы на Сахалин неоднократно поднимался с середины XX века. Проект тоннеля между Сахалином и материком задумывался еще в 50-х годах прошлого столетия, но тогда реализовать его не удалось. В 2007 году вопрос о соединении берегов мостом или тоннелем подняли вновь. В июне 2018 года **президент РФ Владимир Путин** отметил важность перехода для жителей Сахалина, а в сентябре указал, что реализация проекта существенным образом раскроет потенциал портов острова, но нужно понять объем перевозок. Проект предварительно оценивается в 576 миллиардов рублей без НДС, 226 миллиардов из них – мостовой переход с подходами, 350 миллиардов – железнодорожная линия.

<https://ria.ru/20201211/sakhalin-1588707140.html>

ТАСС; 2020.12.11; ЛЬГОТНУЮ ПАРКОВКУ ДЛЯ ИНВАЛИДОВ С 1 ЯНВАРЯ МОЖНО БУДЕТ ПОЛУЧИТЬ ТОЛЬКО В ЭЛЕКТРОННОМ ВИДЕ

Автомобильный знак «Инвалид», необходимый для разрешения на бесплатную парковку транспорта, которым пользуются граждане с инвалидностью, перестанет действовать с 1 января 2021 года. Им нужно будет оформить электронное разрешение на парковку, сообщили в пятницу в **пресс-службе** Пенсионного фонда России (ПФР).

«До 31 декабря 2020 года включительно гражданам, пользующимся автомобильным знаком «Инвалид», необходимо оформить разрешение на бесплатную парковку для транспортного средства, на котором перевозится инвалид или ребенок-инвалид, онлайн через личный кабинет на портале госуслуг, сайте Федерального реестра инвалидов (ФРИ) или лично в МФЦ», – говорится в сообщении.

Отмечается, что самостоятельно подтверждать право на бесплатную парковку при этом не нужно, все необходимые сведения уже содержатся в базе данных ФРИ, оператором которого является Пенсионный фонд России. Соответствующие изменения вступили в силу с 1 июля 2020 года. За этот период в базе данных Федерального реестра инвалидов было зарегистрировано 211 тыс. автомобилей.

«С 1 января 2021 года получить доступ к льготной парковке можно будет только путем внесения сведений о транспортном средстве в Федеральный реестр инвалидов», – добавили в ПФР. При этом оформить разрешение на бесплатную парковку можно на автомобиль, управляемый инвалидом первой или второй группы или перевозящий его, в том числе ребенка-инвалида. Также бесплатная парковка предоставляется инвалидам третьей группы, у которых ограничена способность в самостоятельном передвижении.

Для того, чтобы внести автомобиль в реестр, необходимо указать номер транспортного средства, выбрать марку машины из перечня и указать период, в течение которого гражданин планирует пользоваться парковкой. «Внесенные данные появятся в реестре уже через 15 минут. Это дает возможность занести в реестр даже номер такси, на котором инвалид осуществляет поездку по городу, чтобы автомобиль останавливался в местах для инвалидов без риска получить штраф», – отметили в фонде.

В ПФР добавили, что при необходимости гражданин может изменить сведения о транспортном средстве, подав новое заявление, – актуальными будут считаться сведения, размещенные в ФРИ последними. Одновременно за ним может быть закреплено только одно транспортное средство, на которое распространяется возможность парковки в специальных местах. При этом один и тот же автомобиль может быть закреплен сразу за несколькими гражданами с инвалидностью.

<https://tass.ru/obschestvo/10235127>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.12.11; В ГОСДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ОБСУДИТЬ ВОПРОС О СНИЖЕНИИ СТОИМОСТИ ПРОЕЗДА ПО ПЛАТНЫМ ДОРОГАМ ДЛЯ МОТОЦИКЛИСТОВ

Заместитель председателя комитета Госдумы по транспорту и строительству Владимир Афонский («Единая Россия») считает необходимым вынести на комплексное обсуждение вопрос о снижении стоимости проезда по платным дорогам для мотоциклистов. Об этом он сообщил Агентству городских новостей «Москва», комментируя общественную петицию с предложением снизить стоимость проезда по платным дорогам на мотоциклах в два раза по сравнению с легковым автомобилем.

«Эта инициатива имеет право на жизнь. Ее необходимо обсудить, но подходить к этому вопросу комплексно. Нельзя, на мой взгляд, категорично заявлять о том, что нужно в два раза снизить оплату за проезд. Должно быть более детальное изучение этого вопроса. Реализуя проект «Безопасные дороги», мы изучаем вопросы безопасности и комфорта передвижения на мотоциклах. По данным статистики, в 2020 году граждане России приобрели на 15 тыс. мотоциклов больше. Это говорит о росте популярности этих транспортных средств. Считаю важным создавать все условия для того, чтобы те, кто передвигается на мотоциклах, чувствовали себя комфортно и оплату считали справедливой», – сказал Афонский.

По его мнению, для принятия решения по этому вопросу необходимо также получить данные от сообщества мотоциклистов – тех, кто регулярно использует этот вид транспорта.

«То, что мотоцикл, передвигаясь на двух колесах, или мотоцикл с коляской, передвигаясь по нашим дорогам, наносит гораздо меньший ущерб дорожному полотну – это факт. Но и платные дороги – это не только дорожное полотно, это и необходимая инфраструктура, дорожные сервисы, необходимое оборудование для работы пропускных пунктов. Поэтому, на мой взгляд, данный вопрос необходимо обсуждать, но учитывать все моменты в работе платных участков дорог», – добавил депутат.

На сайте «Российская общественная инициатива» идет голосование в поддержку предложения о снижении стоимости проезда по платным дорогам РФ для мотоцикла в два раза по сравнению с легковым автомобилем. Авторы инициативы пишут, что мотоцикл гораздо меньше воздействует на полотно дороги; может везти не более двух человек, а в редких случаях – трех, если имеет боковой прицеп. По их мнению, это дает основание для снижения цены.

<https://www.mskagency.ru/materials/3069407>

ТАСС; 2020.12.13; ОПЕРАТОР ПЕРЕВОЗОК ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ ЗАПУСТИЛ ПОЕЗД МОСКВА – АДЛЕР

Первый поезд компании «Гранд сервис экспресс», которая является оператором пассажирских перевозок по железнодорожной части Крымского моста, отправился с Казанского вокзала Москвы в Адлер. Время в пути составит почти 35 часов, сообщили ТАСС в **пресс-службе** компании.

«Поезд по маршруту Москва – Адлер отправился с Казанского вокзала города Москвы», – сообщили в **пресс-службе**.

Уточняется, что он прибудет в Адлер 15 декабря в 09:35. В составе поезда курсируют одноэтажные купейные, плацкартные и вагоны СВ, а также вагон-ресторан с русской и европейской кухней. Кроме того, для пассажиров в пути доступен информационно-развлекательный сервис «Таврия медиа» – онлайн-библиотека с развлекательным контентом. Поезд будет курсировать через день и следовать через Рязань, Мичуринск, Воронеж, Ростов, Туапсе и Сочи.

Компания «Гранд сервис экспресс» создана в 2002 году, является первым частным железнодорожным перевозчиком страны. С декабря 2019 года открыто постоянное железнодорожное пассажирское сообщение с Крымом на двух маршрутах: Москва – Симферополь и Санкт-Петербург – Севастополь. Поезда «Таврия» перевезли свыше миллиона пассажиров.

Поезда «Таврия» уже связывают Симферополь с Пермью, Омском, Смоленском, Астраханью, Кисловодском, Санкт-Петербургом и Москвой, а также Севастополь с Москвой и Санкт-Петербургом.

<https://tass.ru/v-strane/10246215>

РИА НОВОСТИ; 2020.12.13; РЖД ВВЕЛИ НОВЫЙ ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

РЖД в воскресенье вводят график движения на 2020/2021 годы, в котором увеличат количество курсирующих поездов дальнего следования в России, но пока без международных пассажирских составов из-за ситуации с коронавирусом за исключением одного – в Абхазию, возвращенного в расписание еще ранее, следует из сообщения компании.

РЖД ежегодно вводят новый график движения поездов во второе воскресенье декабря. В этом году он заработает в 00:00 по московскому времени 13 декабря. Холдинг отмечал, что, несмотря на сложную эпидемическую обстановку, сохраняются регулярные

маршруты для стабильного транспортного сообщения между регионами России. Всего в новом графике предусмотрено курсирование 596 пар поездов дальнего следования в 443 различных сообщениях против 583 и 433 соответственно годом ранее.

В том числе будут курсировать 90 пар дневных поездов на 49 маршрутах (было 82 пары на 45 маршрутах), 22 пары двухэтажных поездов на 15 маршрутах (было 17 пар на 13 маршрутах) и 36 пар скоростных поездов на 12 маршрутах (было 35 пар на 12 маршрутах). Общее количество поездов категорий «скорый» и «скоростной» в новом графике увеличено с 377 до 398 и составляет 66,7% от общего числа пассажирских поездов.

Новый подход к графику

РЖД отмечали, что для максимального удовлетворения спроса пассажиров на наиболее востребованных маршрутах, а также для повышения эффективности использования подвижного состава и пропускных способностей инфраструктуры пересмотрели подход к разработке графика движения и плана формирования поездов. Так, в новом расписании появилось 27 пар новых поездов и отменено 14 пар ранее курсировавших, а также предусмотрено продление существующих маршрутов и увеличение количества многогруппных поездов.

Например, в новом графике начнет курсировать скорый поезд №115/116 Томск – Адлер, «Ласточка» №808С/808Э Ростов-на-Дону – Имеретинский Курорт продлит маршрут следования до горного курорта Роза Хутор, а взамен поезда №115/116 Омск – Нижневартовск начнет курсировать новый поезд №93/94 Барнаул – Омск – Нижневартовск. Поезд №347/348, соединяющий сегодня Красноярск и Северобайкальск, изменит маршрут на Новосибирск – Усть-Илимск.

Ряд поездов поменяют вокзал прибытия и отправления в Москве. Так, с января 2021 года поезда №83/84 Москва – Адлер и №109/110 Москва – Анапа будут отправляться с Киевского вокзала (вместо Курского), а поезд №99/100 Белгород – Москва – с Павелецкого вокзала (вместо Курского). Поезд №215/216 Адлер – Санкт-Петербург, ранее курсировавший только в летний сезон, станет работать круглогодично и изменит номер на №113/114.

Пока границы закрыты

Международных пассажирских поездов в новом графике пока не прибавится. **Холдинг РЖД** из-за ситуации с коронавирусом отменил их еще весной текущего года. К настоящему времени был возобновлен лишь один – в Абхазию. Только он и продолжит курсировать, подтвердили РИА Новости в **пресс-службе РЖД**.

РЖД в сообщении к новому графику отмечали, что международные пассажирские перевозки смогут осуществляться при условии открытия границ в прямом и транзитном сообщениях в 11 стран Европы и Азии (включая Германию, Францию, Польшу, Австрию, Чехию, Италию, Финляндию, Китай и др.) по 15 международным маршрутам, а также в 11 стран СНГ и Балтии (Белоруссия, Украина, Молдавия, Казахстан, Литва, Эстония и др.).

В частности, **РЖД** сообщали, что проработали с коллегами из Белоруссии назначение двух пар скоростных электропоездов «Ласточка» между Москвой и Минском, но их запуск станет возможен после возобновления железнодорожных пассажирских перевозок между странами. Глава железных дорог Белоруссии Владимир Морозов в сюжете корпоративного телевидения РЖД-ТВ сообщал еще ранее о возможности запуска ускоренного поезда. По его словам, это будет дневной поезд, и время в пути между Москвой и Минском должно составить 6 часов.

<https://ria.ru/20201213/rzhd-1588960506.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.12.11; РЖД ПОКАЗАЛИ, КАК БУДЕТ ВЫГЛЯДЕТЬ КУПЕ В НОВЫХ «САПСАНАХ»

Купе в новой партии поездов «Сапсан» будут иметь два спальных места с диванами-трансформерами, сообщили РИА Новости в **пресс-службе РЖД**.

В компании также показали, как такое купе будет выглядеть.

На изображениях два спальных места в купе расположены друг напротив друга, а между ними – столик.

В РЖД добавили, что в купе будет своя система климат-контроля и система освещения с возможностью регулировки интенсивности освещения и выбором подсветки. Дополнительно установят персональный шкаф для верхней одежды.

Будет и мультимедийное оборудование, которое позволит выводить на экраны мониторов презентации, графики и т.д., удобный стол и розетки, а также USB-разъемы для зарядки смартфонов.

Купе расположат в первом вагоне рядом с тамбурной частью.

Сейчас в «Сапсанах» есть купе-переговорная. Это помещение в вагоне первого класса, расположенное за кабиной машиниста. В нем установлены четыре кресла, оборудованных поясничной поддержкой, есть мониторы, стол.

<https://ria.ru/20201211/kupe-1588817312.html>

ТАСС; 2020.12.11; ПАССАЖИРОПОТОК В ПОЕЗДАХ ЦППК В МОСКВЕ И ПОДМОСКОВЬЕ СНИЖАЕТСЯ ДЕВЯТЫЙ МЕСЯЦ ПОДРЯД

Около 390 млн пассажиров перевезли поезда Центральной пригородной пассажирской компании (ЦППК) с начала года в пределах Московского транспортного узла, что почти на четверть меньше данного показателя в прошлом году. При этом пассажиропоток в пригородных электропоездах в ноябре снизился на 23,8% на фоне пандемии коронавируса нового типа, сообщили ТАСС в среду в **пресс-службе** компании.

Там уточнили, что снижение пассажиропотока за 11 месяцев 2020 года составило почти 27%. Так, с марта по ноябрь снижение числа пассажиров в пригородных поездах фиксируется ежемесячно.

«Пассажиропоток всех направлений ЦППК за 11 месяцев составил 389,9 млн человек, при этом в ноябре было отправлено более 35 млн пассажиров, что на 23,8% меньше, чем в прошлом году. Компания связывает снижение с введением ограничительных мер для людей старше 65 лет, переходом на дистанционное обучение, удаленным форматом работы и сознательностью пассажиров, понимающих, что в данный период стоит сократить количество поездок», – сообщили в **пресс-службе**.

Там добавили, что в последний осенний месяц самым популярным вновь стало Ярославское направление, электропоезда на нем перевезли более 6,7 млн пассажиров. На втором месте Казанское, им воспользовались почти 5,5 млн человек, на третьем Горьковское – 4,3 млн человек.

«Просим пассажиров по возможности оставаться дома, а при необходимости совершить поездку пользоваться бесконтактными способами оплаты проезда. Обращаем внимание, что в общественном транспорте обязательно ношение масок и перчаток. Приобрести эти защитные средства можно в билетных кассах на станциях компании и у кассиров-контролеров во время поездки», – заключили в **пресс-службе ЦППК**.

<https://tass.ru/ekonomika/10234409>

REGNUM; 2020.12.11; ГЛАВА БАШКИРИИ РАССКАЗАЛ О РЕКОНСТРУКЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ВОКЗАЛА В УФЕ

Новые составы пригородных электричек планируют закупить в Башкирии. Об этом 11 декабря сообщил глава региона Радий Хабиров на своей странице в социальной сети.

По его словам, несмотря на то, что реконструкция вокзала в Уфе шла долгих семь лет, был получен отличный результат: сейчас здесь современные залы, оборудованные удобными креслами и системой ожидания. На вокзале были разделены потоки пассажиров и отсутствуют очереди, организована схема движения общественного транспорта. В настоящий момент решается вопрос парковок.

Хабиров отметил, что в дальнейшем планируется продлить тоннель до четвертой платформы, а также возвести гостиницу и благоустроить привокзальную площадь.

Глава Башкирии поблагодарил руководство РЖД, которое идет навстречу предложениям руководства региона. Он также сообщил, что сегодня был рассмотрен вопрос закупки новых составов, в которых пассажиры могли бы ездить с комфортом: в них удобные ступени для пожилых людей и граждан с ограниченными возможностями здоровья, а также для мам с колясками. Кроме этого, в новых составах расстояние между креслами шире.

Хабиров отметил, что ему был представлен проект экспресса от Кумертау до Уфы через Мелеуз и Салават: на этом направлении планируется уменьшить в два раза время в пути. Сейчас идет работа также и над логистикой общественного транспорта на транспортно-пересадочных узлах: чтобы из поезда сразу можно было сесть в автобус. Этот проект начнут реализовывать в Башкирии в 2021 году, добавил он.

<https://regnum.ru/news/society/3139447.html>

РЖД-ПАРТНЕР; ЧЕРНЫШЕВСКАЯ ЮЛИЯ; 2020.12.11; СМЕНА ОРГАНИЗАЦИОННОЙ МОДЕЛИ РАБОТЫ СТРОИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ВЫЗОВЕТ ХАОС

Смена организационной модели работы строителей железных дорог вызывает много вопросов, поскольку она только вызовет ухудшение соответствующей ситуации, заявил вице-президент Союза строителей железных дорог Алексей Степаненко в рамках XVIII Международной конференции «Рынок транспортных услуг: взаимодействие и партнерство».

А. Степаненко выразил сомнение в том, что в данный момент в принципе возможна оперативная смена заказчика строительных работ. «Есть предложение сменить заказчика. А кто-то спросил у **Минтранса** или **Росжелдора**, хотят ли они быть заказчиками? Я сомневаюсь», – сказал он.

Эксперт также напомнил, что часть средств на реализацию строительных проектов идет из инвестпрограммы ОАО «РЖД», часть – из федерального бюджета, часть – из внебюджетных источников. Он привел пример успешного взаимодействия, где при аналогичном раскладе, сроки строительства были выполнены: «Сегодня есть пример г. Москвы. Строительные объекты там сдаются и строятся в графике в условиях софинансирования бюджета Москвы, федерального бюджета и РЖД. При этом заказчиком была признана структура РЖД – и вот, стройка идет, объекты сдаются вовремя», – рассказал А. Степаненко.

Он также отметил, что сомневается в наличии лишних строительных мощностей, которые сейчас могут стоять в резерве и, соответственно, быстро включиться в работу, если произойдет передел рынка. «Стройка идет, темпы наращиваются, нужен большой комплекс дополнительных государственных мер. Вспомните, как строился БАМ в Советском Союзе – всей страной», – подвел итог А. Степаненко.

<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/smena-organizatsionnoy-modeli-raboty-stroiteley-zheleznikh-dorog-vyzovet-khaos/>

ПРАЙМ; 2020.12.11; «ГОРНОЛЫЖНЫЙ ЭКСПРЕСС» ИЗ МОСКВЫ В ХИБИНЫ ОТМЕНЕН ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА

Двухэтажный поезд «Горнолыжный экспресс» ОАО «Российские железные дороги», который должен был курсировать между Москвой и Хибинами в новогодние праздники, отменен из-за ситуации с коронавирусом, сообщил губернатор Мурманской области Андрей Чибис на пресс-конференции в пятницу.

«Что касается «Горнолыжного экспресса», этот экспресс будет отменен. Нам тоже очень жаль, но на период этой ситуации это самое правильное и безопасное для жителей Кировска решение», – сказал Чибис. Он добавил, что электричку «Лыжная стрела» из Мурманска в Хибинки не отменяют, однако приехать на ней в Хибинки смогут только жители Мурманской области.

Двадцать седьмого ноября **пресс-служба** Октябрьской железной дороги сообщила, что на Новый год будет запущен «Горнолыжный экспресс», начались продажи билетов. Первый рейс был запланирован на 28 декабря, последний – на 10 января. В поезде из 11 вагонов были предусмотрены специальные купе для провоза лыжного оборудования.

Ранее Чибис также сообщил о том, что въезд в Кировск Мурманской области, где находятся горнолыжные курорты мирового уровня, с вечера пятницы будет разрешен только жителям региона с местной пропиской.

В понедельник губернатор Мурманской области Андрей Чибис, побывав на горнолыжном комплексе «Большой Вудъявр» вместе с министром спорта РФ Олегом Матыциным, сообщил о том, что власти Мурманской области намерены 11 декабря открыть горнолыжные курорты для жителей региона, и если ситуация с распространением коронавируса не будет ухудшаться, с 15 января в Хибинки смогут приехать жители других регионов.

Таким образом, с 11 декабря по 15 января горнолыжные склоны можно будет посетить только тем, у кого есть регистрация в Мурманской области или тем, кто успел забронировать и оплатить места в средствах размещения при наличии справок об отсутствии коронавируса и эпидокружении.

ТАСС; 2020.12.11; МОРСПАССЛУЖБА ПОЛУЧИЛА ЛИЦЕНЗИЮ НА ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ МЕДИЦИНСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

«Морская спасательная служба» получила лицензию на осуществление медицинской деятельности, это новое направление работы учреждения, говорится в сообщении **Росморречфлота**.

В агентстве это событие оценивают как «революционное». Теперь медицинские работники учреждения, имеющие дипломы и квалификации медиков, смогут оказывать первичную специализированную медико-санитарную помощь в амбулаторных условиях по направлениям: терапия, кардиология, водолазная медицина, а также осуществлять предрейсовые и послерейсовые медицинские осмотры, в том числе освидетельствования и медэкспертизы.

В **Росморречфлоте** отметили, что организацией уже набран специальный штат медработников, получено санитарно-эпидемиологическое заключение на медицинские кабинеты, для их оснащения закуплено высокотехнологичное оборудование медицинского назначения.

«На счету морских спасателей и врачей учреждения десятки аварийных медэвакуаций при выявлении коронавирусной инфекции. Эвакуация больных и пострадавших в море – одна из наиболее распространенных операций Морспасслужбы. Высокий уровень подготовленности врачей по водолазной медицине имеет огромное значение при судоподъемных и аварийно-спасательных работах на больших глубинах. Медицинские работники учреждения обладают высоким уровнем квалификации по международным стандартам. По оценке главного врача Морспасслужбы Ивана Лепетинского, получение лицензии вывело учреждение на уровень самостоятельной медицинской клиники, появилась возможность использовать имеющийся огромный потенциал для проведения профильных научно-исследовательских работ», – заключили в федеральном агентстве.

ИНТЕРФАКС; 2020.12.11; ПРОЕКТ ЯХТЕННОЙ МАРИНЫ В БАЛАКЛАВСКОЙ БУХТЕ СЕВАСТОПОЛЯ ПРОХОДИТ ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗУ

Главгосэкспертиза России получила проектно-сметную документацию на строительство яхтенной марины международного уровня в Балаклавской бухте Севастополя, сообщила **пресс-служба** ведомства в пятницу.

«Ранее в январе 2020 года крымский филиал Главгосэкспертизы выдал положительное заключение по итогам рассмотрения результатов инженерных изысканий на строительство марины. Марина на 600 судов в Балаклаве создается по поручению президента **Владимира Путина**, проект включен в федеральные целевые программы по развитию Крыма», – отметил начальник Главгосэкспертизы Игорь Манылов, его слова приводятся в пресс-релизе.

Проектной документацией предусмотрена реконструкция причалов и других объектов на Таврической набережной, набережной Назукина и участке улицы Калича.

«Яхтенная марина обеспечит швартовку и стоянку маломерных судов, моторных и парусных яхт, парусных ботов, моторных катамаранов и других плавсредств, для чего запланировано оборудование дополнительных причалов и пирсов на базе понтонов», – отмечается в сообщении.

Кроме того, планируется установка сервисных колонок, строительство автоматизированных газовых котельных, трансформаторных распределительных подстанций, комплекса морской станции автоматизированного гидрометеорологического мониторинга и других объектов, необходимых для обслуживания марины.

В проектной документации представлены решения и по реконструкции здания морского **пункта пропуска** через государственную границу России, административных зданий, балочного однопролетного металлического моста, водопропускного сооружения реки Балаклавки на пересечении с улицей Новикова и иные работы на территории, где будет создана яхтенная марина.

Объект планируется строить за счет средств федерального бюджета в рамках ФЦП социально-экономического развития Крыма, а также региональных целевых бюджетных средств Севастополя.

Как сообщалось, создание марины на 600 судов планируется согласно поручению **Путина** в рамках развития Балаклавской бухты. Она находится на юго-западном побережье Крымского полуострова в пределах Севастополя. Расположение бухты удобно для швартовки и размещения судов, поскольку здесь не бывает штормов. В 1950-х годах Балаклавская бухта служила местом размещения базы советская подлодок.

Компания «Стройгазмонтаж» (СГМ до ноября 2019 года принадлежал Аркадию Ротенбергу) в ноябре 2018-го признана победителем открытого конкурса по выполнению проектно-изыскательских работ по объекту «Создание яхтенной марины» в Севастополе.

СГМ запросил за свои услуги 339,347 млн рублей, что равнялось начальной (максимальной) цене контракта. В самом строительстве марины компания участвовать не планировала, отмечал ее представитель.

<https://www.interfax-russia.ru/south-and-north-caucasus/news/proekt-yahtennoy-mariny-v-balaklavskoy-buhte-sevastopolya-prohodit-glavgosekspertizu>

РИА НОВОСТИ; 2020.12.13; «АЭРОФЛОТ» ВОЗОБНОВЛЯЕТ ПОЛЕТЫ В ХЕЛЬСИНКИ

Авиакомпания «Аэрофлот» возобновляет рейсы из Москвы-Шереметьево в Хельсинки-Вантаа с 24 декабря, рассказал в субботу РИА Новости представитель авиакомпании в Финляндии.

«С 24 декабря начнем по четвергам. 31 декабря пропускаем. И далее каждый четверг до конца зимнего расписания (27 марта)», – сказал представитель компании.

«Аэрофлот» прекратил выполнять рейсы в Финляндию с середины апреля из-за пандемии коронавируса.

<https://ria.ru/20201213/aeroflot-1588964049.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.12.12; ЧЕРНОГОРИЯ ГОТОВА ВОЗОБНОВИТЬ АВИАСООБЩЕНИЕ С РОССИЕЙ – ПОСОЛ

Черногория рассчитывает на скорое возобновление авиасообщения с Россией, компетентные органы Подгорицы готовы к этому, заявил в интервью «Интерфаксу» посол Черногории в Москве Милорад Шчепанович.

«Мы также ожидаем возобновления авиасообщения, наши компетентные органы и авиакомпании готовы к этому, и я считаю, что есть значительный интерес и с российской стороны», – сказал посол.

Он отметил, что из-за пандемии «в этом году может быть реализовано только до 20% туристического потока в сравнении с показателями прошлого года». «Несмотря на то, что Черногория открыла свои границы для граждан России в начале августа без каких-либо условий, окончание летнего сезона и отсутствие прямых рейсов повлияли на то, что их количество осталось на уровне около 40 тысяч», – сказал посол.

Он заявил, что власти Черногории к новому сезону подготовятся с учетом сложившихся специфических условий. «Поэтому режим пересечения границы между Россией и Черногорией на данный момент полностью свободен с нашей стороны, въезд в Россию ограничен для наших граждан, кроме особых категорий лиц», – рассказал Шчепанович.

ТАСС; 2020.12.12; В РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ ХОТЯТ СОХРАНИТЬ В 2021 ГОДУ ОБЪЕМ СУБСИДИРОВАНИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ РЕЙСОВ

Власти Ростовской области намерены продолжить в 2021 году поддерживать авиаперевозчиков, осуществляющих полеты в регионы России, минуя Москву. Как рассказал в субботу ТАСС министр транспорта региона Андрей Иванов, власти предпринимают усилия, чтобы сохранить финансирование отрасли на уровне 2020 года.

Иванов напомнил, что в соответствии с соглашениями, заключенными между министерством транспорта Ростовской области и авиаперевозчиками, на субсидирование авиаперевозок из регионального бюджета в 2020 году уже направлено 272 млн рублей, еще 42 млн планируется направить до конца года. Кроме того, власти и бизнес в рамках софинансирования привлекли 233,8 млн рублей средств федерального бюджета и бюджетов субъектов РФ, откуда авиакомпании совершают полеты в Ростов-на-Дону.

«Авиационная отрасль признана одной из пострадавших отраслей. Именно поэтому мы предпримем максимальные усилия, чтобы в 2021 году сохранить объем субсидирования

авиаперевозок на уровне 2020 года. Будем искать решения вместе с финансовым блоком правительства, чтобы в итоге сохранить сложившуюся географию полетов из аэропорта Платов», – сказал собеседник агентства.

По словам главы регионального **Минтранса**, власти в 2020 году заключили 12 соглашений на предоставление субсидий авиакомпаниям. Субсидируются 10 маршрутов, выполняемых авиакомпанией «Азимут» из Ростова-на-Дону в Самару, Грозный, Махачкалу, Омск, Сочи, Казань, Минеральные Воды, Калининград, Нижний Новгород, Нижнекамск. Еще два соглашения были заключены с авиакомпанией Utair, которая осуществляет полеты из Ростова-на-Дону в Волгоград и Астрахань.

Ранее в **пресс-службе** ростовского аэропорта Платов сообщали, что в рамках зимнего расписания в Платове планируют выполнение перелетов по 18 прямым региональным маршрутам, минуя Москву. Сохранятся рейсы в Екатеринбург, Нижний Новгород, Казань, Самару, Симферополь, Сочи, Уфу и другие города России. Количество рейсов между Ростовом-на-Дону и Махачкалой увеличено до шести в неделю.

<https://tass.ru/ekonomika/10239493>

ИНТЕРФАКС; 2020.12.11; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ОСТАВИТ ЗА СОБОЙ «ЗОЛОТУЮ АКЦИЮ» В СОЗДАВАЕМОЙ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ ЕДИНОЙ АВИАКОМПАНИИ

Правительство РФ оставит за собой «золотую акцию» в создаваемой на Дальнем Востоке единой авиакомпании, авиакомпания «Аврора» не получит контроля.

«Сахалинской области сегодня принадлежит 49% акций «Авроры». Поэтому они (власти Сахалина – ИФ) говорят, давайте нам еще 1%, мы докупим его за рубль. Я вынужден был их огорчить. Сказать, что контрольного пакета ни у одного из субъектов, при всем моем уважении к Сахалину, быть не должно. Потому что у нас в ДФО 11 субъектов. И отдать одному право управления общей компанией? Тогда зачем эта компания всем остальным? Поэтому контрольного пакета у Сахалина не будет», – сказал **вице-премьер**, полпред **президента РФ** в ДФО Юрий Трутнев на пресс-конференции во Владивостоке в пятницу.

Ранее сообщалось, что до конца декабря текущего года будет подписано акционерное соглашение о создании новой единой дальневосточной авиакомпании. Предприятие создается на базе авиакомпании «Аврора», которая войдет в альянс с региональными авиаперевозчиками.

По словам Трутнева, государство получит в новой авиакомпании «золотую акцию».

«У правительства РФ в лице, думаю, что министерства по развитию Дальнего Востока и Арктики будет «золотая акция». Мы же компанию зачем создаем? Не просто, чтобы это все в кучу собрать. А для того, чтобы государство могло помогать в развитии этой общей компании. Чтобы она могла покупать новый флот, субсидировать увеличение маршрутной сети. Чтобы создать общую систему обслуживания судов, подготовки летчиков. Это все более цивилизованно сделать. Но если правительство, извините, вносит деньги, оно тоже должно как-то контролировать. Поэтому мы такую систему вчера предложили. В целом, все губернаторы согласились», – пояснил Трутнев.

Ранее сообщалось, что в наблюдательный совет единой авиакомпании войдут главы всех регионов Дальневосточного федерального округа и представители правительства РФ.

АО «Авиакомпания «Аврора» в настоящее время является основным перевозчиком в ДФО, контрольный пакет (51%) принадлежит ПАО «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT), 49% – правительству Сахалинской области.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/10229411>

ТАСС; 2020.12.11; РОСАВИАЦИЯ УТВЕРДИЛА 145 СУБСИДИРУЕМЫХ МАРШРУТОВ В КАЛИНИНГРАД, СИМФЕРОПОЛЬ И ДФО

Росавиация утвердила список из 145 маршрутов на 2021 год по программе субсидирования региональных воздушных перевозок с Дальнего Востока, в Симферополь и из Калининграда. Об этом сообщается на сайте агентства.

В программе в 2021 году будут участвовать 12 авиакомпаний – «Аэрофлот», «Сибирь», «Уральские авиалинии», «Якутия», NordStar, Utair, «Азимут», «Северный ветер», Red Wings, «Нордавиа», «ИрАэро» и «Алроса».

В **Росавиации** напомнили, что правом на приобретение билета по льготному тарифу могут воспользоваться следующие группы граждан РФ: лица в возрасте до 23 лет, женщины в возрасте свыше 55 лет, мужчины в возрасте свыше 60 лет, лица, сопровождающие ребенка-инвалида, инвалиды с детства II или III группы, инвалиды I группы любого возраста и сопровождающие лица, а также граждане, имеющие удостоверение многодетной семьи или иные документы, подтверждающие статус многодетной семьи.

В настоящее время в России реализуются две программы субсидирования полетов: региональная (регулируется постановлением правительства РФ №1242) и программа полетов на Дальний Восток, в Симферополь, Калининград (регулируется постановлением №215).

<https://tass.ru/ekonomika/10235111>

На ту же тему:

<https://tourism.interfax.ru/ru/news/articles/75448>

<https://www.aviaport.ru/digest/2020/12/11/661543.html>

<https://www.newkaliningrad.ru/news/briefs/community/23900583-rosaviatsiya-utverdila-subsidiruemye-marshruty-iz-kaliningrada-na-2021-god.html>

<https://kaskad.tv/novosti/22352-rosaviatsiya-utverdila-subsidiruemye-marshruty-s-dalnego-vostoka-v-simferopol-i-kaliningrad-2>

<https://vesti-lipetsk.ru/novosti/obshestvo/iz-lipecka-v-yanvare-mozhno-uletet-v-piter-kazan-i-minvody/>

КОММЕРСАНТЪ; 2020.12.11; В КРАЕВОМ МИНТРАНСЕ ПРОКОММЕНТИРОВАЛИ ОТСРОЧКУ НАЧАЛА РАБОТЫ ТЕЛЕТРАПОВ В АЭРОПОРТУ

В **министерстве транспорта** Пермского края прокомментировали отсрочку запуска телескопических трапов в Большом Савино. «По телетрапам мы ждем решения от **Федерального агентства воздушного транспорта** по временной эксплуатации инфраструктуры аэропорта, поскольку не было еще официального ввода в эксплуатацию. Телетрапы смонтированы и готовы к работе. Персонал прошел обучение, а сами телетрапы – все тесты и проверки», – сообщили в **пресс-службе** ведомства.

Напомним, телескопические трапы в пермском аэропорту были смонтированы в начале сентября в рамках проекта реконструкции инженерных сооружений Большого Савино. Планировалось, что уже в середине сентября они будут введены в эксплуатацию. В АО «Международный аэропорт „Пермь“» уже рассчитали тарифы за использование трапов – российским авиакомпаниям эта услуга обойдется в 16 950 руб. в час без НДС, иностранным – \$339 без НДС.

Реконструкцию инженерных сооружений в Большом Савино ведет АО «Стройтрансгаз» по контракту с ФГУП «Администрация гражданских аэропортов и аэродромов». Кроме обустройства телетрапов подрядчик также реконструирует рулежную дорожку, аванперрон и перрон для стоянки трех воздушных судов. Согласно договору, все работы должны были быть завершены в ноябре 2019 года. За срыв сроков «Администрация гражданских аэропортов» взыскивает со «Стройтрансгаза» около 72 млн руб.

<https://www.kommersant.ru/doc/4613646>

ТАСС; 2020.12.11; КИТАЙ СНОВА ПРИОСТАНОВИТ РЕЙС «АЭРОФЛОТА» МОСКВА – ШАНХАЙ ИЗ-ЗА ПАССАЖИРОВ С КОРОНАВИРУСОМ

Власти Китая вновь приостановят на четыре недели выполнение рейса российского перевозчика «Аэрофлот» Москва – Шанхай. Из опубликованного в пятницу заявления Управления гражданской авиации Китая следует, что это решение принято после обнаружения коронавируса у прибывших в КНР на борту самолета пассажиров.

По данным ведомства, на выполненном 4 декабря рейсе SU208 выявили 11 пассажиров с коронавирусом. Сообщение по этому маршруту будет приостановлено на четыре недели, начиная с 21 декабря.

Аналогичные меры были приняты Управлением в отношении этого же рейса «Аэрофлота» в октябре текущего года.

В начале ноября власти Китая сообщили о временной приостановке въезда из России лиц, имеющих действительные китайские визы и вид на жительство. Эти меры не касаются лиц, имеющих дипломатические, служебные визы и некоторые другие категории въездного документа. Заявление на получение визы также могут подать те иностранцы, которым «необходимо срочно въехать в Китай». Согласно заявлению посольства КНР в РФ, данные меры являются временными и приняты в ответ на эпидемическую ситуацию.

4 июня Управление гражданской авиации КНР опубликовало положение, регламентирующее международное авиасообщение Китая в условиях пандемии. Согласно документу, авиакомпания на неделю лишается права обслуживать рейсы, если число инфицированных коронавирусом пассажиров на обслуживаемых ею бортах превысит пять. Если число инфицированных достигнет 10, пауза в работе составит четыре недели. Власти Китая ранее уже приостанавливали прием многих международных авиарейсов из-за выявления случаев инфицирования коронавирусом.

<https://tass.ru/ekonomika/10236461>

ТАСС; 2020.12.11; МАНТУРОВ: РОССИЯ И ФРАНЦИЯ МОГЛИ БЫ ВМЕСТЕ ЗАНИМАТЬСЯ ПРОЕКТАМИ ПО ВОДОРОДНОЙ АВИАЦИИ

Россия и Франция могли бы заняться совместными проектами и исследованиями в области применения водорода как топлива для авиации. Об этом заявил глава Минпромторга РФ Денис Мантуров на встрече с министром экологических преобразований Франции Жаном-Батистом Джеббари.

«На сегодняшний день наши научно-исследовательские институты обладают компетенциями в разработке перспективных компоновок самолета на жидком водороде, включая оценку летно-технических характеристик, проектирование топливных баков и так далее. Знаю, что и во Франции уделяют этой тематике особое внимание. Мы могли бы подумать о совместных проектах и исследованиях в этой сфере», – приводит слова Мантурова пресс-служба Минпромторга РФ.

Министр отметил, что у России есть большой потенциал для производства водорода из природного газа и угля, а также с помощью электролиза с использованием энергии из возобновляемых источников и АЭС, а российские научно-исследовательские институты и промышленные предприятия обладают серьезными технологическими наработками в этой сфере.

Мантуров также предложил Франции рассмотреть возможность участия российских компаний в модернизации вагонного парка страны. «Знаю о планах по модернизации вагонного парка SNCF для запуска программы ночных пассажирских перевозок. В нашей стране есть крупные и известные производители подвижного состава и оборудования. Здесь мы тоже могли бы подумать о сотрудничестве», – сказал он.

Как сообщает Минпромторг, министры также обсудили ход реализации совместных проектов в области авиастроения, где основным российско-французским проектом является производство двигателя SaM146 для самолета Sukhoi Superjet 100.

<https://tass.ru/ekonomika/10234711>

RT; КСЕНИЯ ЧЕМОДАНОВА; 2020.12.11; ЦЕНОВОЙ СПУСК: ПОЧЕМУ В РОССИИ РЕЗКО ПОДЕШЕВЕЛИ АВИАПЕРЕЛЁТЫ

В 2020 году авиаперелёты внутри России в среднем подешевели на 15%. Национальные перевозчики начали снижать стоимость билетов для стимулирования спроса, просевшего в период пандемии. Также на ценообразование повлияли меры государственной поддержки отрасли, отмечают эксперты.

В 2020 году средний размер чека на авиабилеты в России снизился на 15% по сравнению с 2019-м и составил 6692 рубля за перелёт в одну сторону внутри страны. Об этом RT рассказали эксперты аналитического центра сервиса поездок и путешествий Туту.ру.

Как подсчитали аналитики, за последний год сильнее всего подешевели авиаперелёты из Москвы в Екатеринбург и Новосибирск (на 33%), Санкт-Петербург (на 32%), Челябинск (на 27%), Мурманск (на 26%) и Уфу (на 23%). Помимо этого, заметно снизилась стоимость билетов по направлению Санкт-Петербург – Сочи (на 20%).

Похожую динамику фиксируют и специалисты интернет-сервиса для путешественников Viletix. Как рассказали RT в **пресс-службе** компании, за год цены по российским направлениям упали на 20%, а по зарубежным – на 19%.

Во многом наблюдаемая динамика связана с вынужденной приостановкой перелётов весной на фоне пандемии COVID-19. По данным Туту.ру, в апреле продажи авиабилетов в России упали на 80–90%, а перевозчики были вынуждены переносить часть рейсов в результате введения карантинных ограничений.

«Авиакомпании начали снижать цены, для того чтобы подстегнуть спрос на авиабилеты после весенних месяцев простоя и получить «живые» деньги от своих клиентов на восполнение издержек. Летом, когда спрос уже начал восстанавливаться, перевозчики не стали завышать цены уже для того, чтобы максимально заполнить борта и заработать на желании пассажиров сэкономить», – объяснила руководитель направления «Авиабилеты» Туту.ру Ольга Епихина.

Помимо этого, в определённой степени на удешевление авиабилетов повлияли меры государственной поддержки отрасли. Такую точку зрения в разговоре с RT выразил первый вице-президент общероссийской общественной организации малого и среднего предпринимательства «Опора России» Павел Сигал.

Напомним, весной правительство выделило субсидии авиакомпаниями на общую сумму 23,4 млрд рублей. Также 9 декабря власти продлили программу финансовой помощи компаниям за вывоз россиян из-за рубежа.

По данным Ростуризма, в рамках программы туристического кешбэка россияне приобрели туры на 6,5 млрд рублей. При этом общая сумма...

«Деньги пошли на стоянку и обслуживание бортов, а также на выплату зарплат сотрудникам. Это позволило избежать волны банкротств и установить адекватные цены на перелёты, хотя субсидии не смогли покрыть все издержки авиалиний. По прогнозам, полностью отрасль должна восстановиться к 2022 году. Рост показателей будет зависеть от возобновления полётов за границу и увеличения маршрутов внутри страны», – отметил Павел Сигал.

По данным Viletix, на фоне частичного закрытия границ в 2020 году 80% перелётов пришлось на внутренние маршруты, по сравнению с 65% в 2019-м. Согласно оценке Туту.ру, самыми популярными стали полёты на российские южные курорты: в Симферополь, Сочи, Краснодар, Анапу и Геленджик. Помимо этого, лидерами продажи также стали билеты в Санкт-Петербург, Калининград, Махачкалу, Ростов-на-Дону, Уфу, Новосибирск, Казань, Челябинск, Мурманск и Саратов.

Согласно оценке Туту.ру, пик поездок пришёлся на период с июля по сентябрь. В это время авиалинии совершили более 43% от общего числа перелётов по России за год. Следующую волну роста числа бронирований аналитики сервиса ожидают весной 2021 года, когда стабилизируется ситуация с пандемией, в том числе и за счёт вакцинации населения.

«На майские праздники в любом случае люди захотят отдохнуть и поедут по внутренним направлениям. Ещё больший рост спроса мы ждём с наступлением летнего сезона. Если границы не откроют, то снова будут очень популярны Крым и Сочи, а также большое количество путешественников захотят посетить сравнительно новые локации, такие как Алтай, Байкал и Камчатка», – прогнозируют специалисты Туту.ру.

Как рассказала RT руководитель **пресс-службы** сервиса для планирования путешествий OneTwoTrip Елена Шелехова, в настоящий момент только 7% россиян покупают билеты более чем за месяц до вылета. При этом ещё в 2019 году соответствующий показатель был на уровне 15%. На этом фоне в ближайшее время компании могут продолжить снижать цены на билеты для стимулирования спроса.

По мнению Ольги Епихиной, в 2021 году на российском авиарынке будет ярко выражен тренд на экономию. Как полагает специалист, этот фактор также может положительно отразиться на стоимости авиаперелётов.

«Можно ожидать, что в следующем году будут очень востребованы лоукостеры. На этом фоне авиакомпании будут урезать расходы, например, убирать бесплатное питание на борту для пассажиров», – заключила эксперт.

<https://russian.rt.com/business/article/811861-rossiya-aviaperelyoty-ceny-biletu>

ПРАЙМ; 2020.12.11; «УРАЛЬСКИЕ АВИАЛИНИИ» ОШТРАФОВАНЫ ЗА ПРОДАЖУ БИЛЕТОВ НА ЗАКРЫТЫЕ РЕЙСЫ

Авиакомпанию «Уральские авиалинии» оштрафовали на 100 тысяч рублей за продажу билетов на рейсы по закрытым из-за коронавируса направлениям, сообщает в пятницу **пресс-служба** Уральской транспортной прокуратуры.

По данным ведомства, авиакомпания с июля по сентябрь 2020 года продавала билеты по маршрутам «Прага – Москва», «Москва – Тиват», «Самара – Ереван», которые в

последующем были отменены из-за того, что авиасообщение с этими странами приостановлено. В отношении авиакомпании было возбуждено административное дело по части 2 статьи 14.7 КАОП (введение потребителей в заблуждение относительно потребительских свойств или качества товара (работы, услуги)).

«В результате рассмотрения дела перевозчик территориальным органом Роспотребнадзора привлечен к административной ответственности в виде штрафа на сумму 100 тысяч рублей», – говорится в сообщении.

<https://lprime.ru/transport/20201211/832557113.html>

ТАСС; 2020.12.11; ЛОУКОСТЕР «ПОБЕДА» НАМЕРЕН В 2021 ГОДУ УВЕЛИЧИТЬ КОЛИЧЕСТВО РЕГИОНАЛЬНЫХ РЕЙСОВ НА 78%

Лоукостер «Победа» в 2021 году планирует увеличить летнюю программу региональных рейсов почти на 80% по сравнению с летом 2020 года. Об этом говорится в сообщении компании.

«Лоукостер «Победа» на сайте pobeda.aero приступил к поэтапному открытию продаж билетов на рейсы летнего расписания 2021 года. В летнем сезоне будущего года запланировано увеличение региональной программы полетов на 78,3%», – отмечается в сообщении.

В частности, будут расширены программы полетов из Санкт-Петербурга в Астрахань, Владикавказ, Киров, Нижнекамск и Чебоксары, в Сочи из Красноярска и Челябинска, Саратова, Новосибирска, Калининграда и Кирова, Тюмени, Чебоксар. Также увеличится частота полетов из Анапы в Новосибирск, Красноярск, Уфу.

«В числе новинок летнего расписания 2021 года рейсы из Санкт-Петербурга в Белгород и Ярославль, из Москвы в Курган, из Уфы в Стамбул», – говорится в сообщении авиакомпании.

Лоукостер «Победа» входит в группу «Аэрофлот».

<https://tass.ru/ekonomika/10230363>

ТАСС; 2020.12.11; «КРАСАВИА» ЗАПУСТИТ НОВЫЕ РЕЙСЫ ИЗ КРАСНОЯРСКА В КЕМЕРОВО И НОВОКУЗНЕЦК

Авиакомпания «КрасАвиа» с начала января начнет выполнять авиарейсы из Красноярска в Кемерово и Новокузнецк. Об этом в пятницу журналистам сообщили в **пресс-службе** компании.

«Авиакомпания «КрасАвиа» открыла предварительную продажу билетов в Кемерово и Новокузнецк из Красноярска на рейсы с января 2021 года. Рейсы в Кемерово будут выполняться с 9 января еженедельно по субботам <...>. Рейсы в Новокузнецк начнутся с 4 января и будут выполняться два раза в неделю по понедельникам и пятницам», – сообщили в **пресс-службе**.

В компании уточнили, что по второму направлению кроме ручной клади бесплатно можно взять с собой комплект горнолыжного снаряжения для отдыха на Шерегеше – популярном горнолыжном курорте на юге Кемеровской области.

В компании сказали ТАСС, что «КрасАвиа» в 2014-2015 годах уже выполняла рейсы в Новокузнецк, а вот рейс на Кемерово стоит в маршрутной сетке впервые.

<https://tass.ru/sibir-news/10230317>

ТАСС; 2020.12.11; ВЕРТОЛЕТНЫЕ ТУРЫ НА ЗЕМЛЮ ФРАНЦА-ИОСИФА МОГУТ ОТКРЫТЬ ИЗ САБЕТТЫ И ШПИЦБЕРГЕНА

Вертолетные туры на самый северный в России архипелаг Земля Франца-Иосифа (ЗФИ) возможны со Шпицбергена, а также из Сабетты и Красноярского края. Об этом заявил в пятницу на форуме «Арктика: настоящее и будущее», который проходит в Санкт-Петербурге, представитель губернатора Архангельской области по развитию Арктики Лев Левит.

«Маршрут вертолетный со Шпицбергена может быть создан, также маршруты могут быть из Сабетты, из Красноярского края через Новую Землю, через первую базу [национального парка «Русская Арктика»] на вторую базу на ЗФИ», – сказал Левит.

В настоящее время туристы могут попасть на ЗФИ на круизных судах, которые следуют по Северному морскому пути, по маршруту Шпицберген – Земля Франца-Иосифа – Шпицберген и на атомном ледоколе, который заходит на Землю Франца-Иосифа в ходе круиза на Северный полюс. Туристский сезон в нацпарке продолжается с июня до конца августа-начала сентября. В перспективе возможно использование взлетно-посадочной полосы, которая построена на острове Земля Александры в интересах Министерства обороны, для приема самолетов с туристами.

«В перспективе, если будет принято решение о допуске гражданских судов, то, возможно, будет и самолетное сообщение из Москвы, Санкт-Петербурга, Архангельска, Мурманска для посещения ЗФИ», – добавил Левит.

Национальный парк «Русская Арктика» – самая северная и самая большая в России особо охраняемая природная территория. В ее состав входит архипелаг Земля Франца-Иосифа и северная часть архипелага Новая Земля.

<https://tass.ru/obschestvo/10233049>

ТАСС; 2020.12.11; СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО ТЕРМИНАЛА АЭРОПОРТА В КРАСНОДАРЕ БУДУТ ВЕСТИ В РАМКАХ СЗПК

Власти Краснодарского края в 2020 году планируют заключить первое соглашение о защите и поощрении капиталовложений (СЗПК) на строительство тепличного комплекса, также в 2021 году будет заключено СЗПК на строительство нового терминала аэровокзального комплекса с объемом инвестиций 25,6 млрд рублей, сообщил на заседании законодательного собрания региона в пятницу руководитель департамента инвестиций и развития малого и среднего предпринимательства Краснодарского края Василий Воробьев.

В начале декабря Минэкономразвития РФ утвердило первые проекты, по которым до конца этой недели ожидается заключение СЗПК, в первый пакет на заключение этих соглашений вошли восемь проектов с объемом инвестиций около 130 млрд руб.

«До конца 2020 года планируется заключение одного федерального СЗПК в отношении проекта региона на сумму 12,6 млрд рублей. Это строительство тепличного комплекса «Зеленая линия». Необходимо отметить, что Краснодарский край является одним из первых регионов, который планирует заключить соглашение уже в этом году. В 2021 году планируется заключение еще одного федерального СЗПК – это развитие аэровокзального комплекса Краснодара стоимостью 25,6 млрд рублей», – сказал Воробьев.

Официальный представитель ГК «Базэл аэро» Виталий Коренюгин уточнил ТАСС, что речь идет о строительстве нового аэровокзального комплекса в Краснодаре, на данный момент проходят последние подготовительные работы по его реализации, на отведенную площадку уже начинают завозить строительные материалы.

Летом стало известно, что работы по проектированию нового терминала международного аэропорта Краснодара планируется завершить в 2021 году. Основные работы по строительству начнутся весной 2021 года, а ввод в эксплуатацию ожидается в декабре 2023 года.

<https://tass.ru/ekonomika/10233839>

[Вернуться в оглавление](#)