



Ежедневный мониторинг СМИ

18 ДЕКАБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

NEWS TVILISI; 2020.12.17; В МОСКВЕ СНОВА ЗАГОВОРИЛИ ОБ ОТКРЫТИИ СУХУМСКОГО АЭРОПОРТА	4
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.12.18; ПРОЕКТ С ОТКРЫТОЙ «АВТОДАТОЙ»; СБОР ДАННЫХ С ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ОТПРАВИЛИ НА ДОРАБОТКУ	4
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.12.17; «ОКСКАЯ СУДОВЕРФЬ» ПОСТРОИТ ЕЩЕ ТРИ СУХОГРУЗА; ГТЛК РАЗЫГРАЛА КОНТРАКТ НА 3 МЛРД РУБЛЕЙ.....	6
КОММЕРСАНТЬ КАЗАНЬ; КИРИЛЛ АНТОНОВ; 2020.12.17; «СКОРОСТЬ ДОЛЖНА БЫТЬ КАК У ПЕШЕХОДА – 5 КМ/Ч»; ГЛАВА ТАТАРСТАНА РУСТАМ МИННИХАНОВ ПРИЗВАЛ ОГРАНИЧИТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ.....	7
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КОЛЯДА; 2020.12.17; «АЭРОФЛОТ» РАССТАЛСЯ С «АВРОРОЙ»; КОНТРОЛЬ В ПЕРЕВОЗЧИКЕ ПЕРЕДАН ВЛАСТЯМ САХАЛИНА ЗА 1 РУБЛЬ	8
РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2020.12.18; МЕЛЬНИЧЕНКО СОЗДАСТ НОВЫЙ КРУПНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ХОЛДИНГ	9
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.12.18; ИЗЯЩНО СПЛАНИРОВАЛИ; ВНУТРЕННИЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ ИЗБЕЖАЛИ ОБВАЛА	10
КОММЕРСАНТЬ; АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ; 2020.12.18; ПШЕНИЦА НА ЗАМКЕ; С ЭКСПОРТОМ ЗЕРНА ВОЗНИКЛИ ПОГРАНИЧНЫЕ СЛОЖНОСТИ	11
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА, ДИАНА ГАЛИЕВА; 2020.12.18; КОНЦЕССИИ УПЕРЛИСЬ В БЮДЖЕТНУЮ ДОЛЮ; СПОР О РАЗГРАНИЧЕНИИ ИХ С ГОСЗАКУПКАМИ ШИРИТСЯ.....	12
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДРА КОШКИНА; 2020.12.18; СВЕТЛАНА ЯЧЕВСКАЯ: ДОКАЖИ, ЧТО ПРОСЧИТАЛ ВСЕ РИСКИ, И ПОЛУЧИШЬ ИНВЕСТИЦИИ; ЗАМПРЕДСЕДАТЕЛЯ ВЭБ.РФ О НАЦИОНАЛЬНОЙ СИСТЕМЕ ОЦЕНКИ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ	13
РБК; ИВАН ТКАЧЁВ; 2020.12.18; СТРОЯЩЕЕ «СЕВЕРНЫЙ ПОТОК-2» СУДНО ВНОВЬ СМЕНИЛО ВЛАДЕЛЬЦА	18
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; НАТАЛЬЯ РЕШЕТНИКОВА, НИНА РУЗАНОВА; 2020.12.17; С НАЦПРОЕКТОМ ПО ДОРОГЕ; В СИБИРИ ЗА ГОД ПОТРАТИЛИ НА СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕМОНТ МАГИСТРАЛЕЙ 47 МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ.....	20
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА, СВЕТЛАНА МЕНТЮКОВА; РВЕТСЯ В НЕБО; НОВЫЙ САМОЛЕТ ИЛ-114-300 СОВЕРШИЛ СВОЙ ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ.....	21
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; АННА БОНДАРЕНКО; 2020.12.17; С МУЖСКИМ ХАРАКТЕРОМ; В ПРИМОРЬЕ СОШЛО СО СТАПЕЛЕЙ СУДНО «КАТЕРИНА ВЕЛИКАЯ», СПОСОБНОЕ РАБОТАТЬ В АРКТИКЕ	22
ГУДОК; ЗУБОВ АЛЕКСАНДР; 2020.12.17; ЦИФРОВАЯ СИСТЕМА НАЦИОНАЛЬНОГО МАСШТАБА; ЛУЧШИЕ СЕРВИСЫ РЖД МОГУТ СТАТЬ ОСНОВОЙ ДЛЯ ОБЩЕОТРАСЛЕВОЙ МУЛЬТИМОДАЛЬНОЙ ПЛАТФОРМЫ	23

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2020.12.17; ГИБКОСТЬ УПРАВЛЕНИЯ ПОЗВОЛЯЕТ ВЫПОЛНИТЬ ВСЕ ПЛАНЫ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ, НЕСМОТря НА ПАНДЕМИЮ КОРОНАВИРУСА.....	25
ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2020.12.17; УСТОЙЧИВЫЙ ТРЕНД – АКТИВНАЯ ЦИФРОВИЗАЦИЯ	27
МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; 2020.12.16; ЭКСПЕРТ ОЦЕНИЛ ПОЛЕТ НОВОГО ГРАЖДАНСКОГО ИЛ-114-300: «ВАЖНО НЕ ПОВТОРИТЬ ОШИБОК».	30
ИНТЕРФАКС; 2020.12.17; СБЕРБАНК ОТКРЫВАЕТ КРЕДИТНУЮ ЛИНИЮ НА 25 МЛРД РУБЛЕЙ КОНЦЕССИИ НА СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ЧЕРЕЗ ЛЕНУ	31
ПРАЙМ; 2020.12.17; СУД УТВЕРДИЛ ВЗЫСКАНИЕ 17 МЛН РУБ С «ДОЧКИ» РЖД В ПОЛЬЗУ ПРОЕКТИРОВЩИКОВ ВСМ МОСКВА-КАЗАНЬ.....	32
РИА НОВОСТИ; 2020.12.17; НИЖЕГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ УВЕЛИЧИТ ДОЛЮ «НОРМАТИВНЫХ» АВТОДОРОГ.....	32
РИА НОВОСТИ; 2020.12.17; РОССИЙСКИЕ УЧЕНЫЕ СОЗДАЛИ САМОЗАЛЕЧИВАЮЩИЕСЯ ДОРОЖНЫЕ ПОКРЫТИЯ ИЗ МУСОРА	33
REGNUM; 2020.12.17; ИТОГИ ДОРОЖНЫХ РАБОТ В 2020 ГОДУ ПОДВЕЛИ НА ЯМАЛЕ.....	34
ВЕСТИ ЧУВАШИЯ; 2020.12.17; В ЧЕБОКСАРЫ ПРИБЫЛА ПЕРВАЯ ТРОЙКА НОВЫХ ТРОЛЛЕЙБУСОВ «ГОРОЖАНИН»	34
РБК; 2020.12.17; В НОВОСИБИРСК ДО СЕРЕДИНЫ 2021 ГОДА ПОСТУПИТ 55 НОВЫХ АВТОБУСОВ	35
ИНТЕРФАКС; 2020.12.17; ПУТИН: ГРАНИЦЫ БУДУТ ОТКРЫТЫ, КАК ТОЛЬКО ПОЗВОЛЯТ ВРАЧИ.....	35
ИНТЕРФАКС; 2020.12.17; ПУТИН НЕ ВИДИТ ПРЕДПОСЫЛОК ДЛЯ НОВЫХ ПЕРЕСТАНОВОК В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ.....	35
РИА НОВОСТИ; 2020.12.17; ПУТИН ПОХВАЛИЛ НОВЫЙ РОССИЙСКИЙ САМОЛЕТ ИЛ-114-300	36
РИА НОВОСТИ; 2020.12.17; ПУТИН СООБЩИЛ О СОЗДАНИИ СТРУКТУРЫ ПО РАЗВИТИЮ ВНУТРЕННЕГО ТУРИЗМА	36
БИЗНЕС ОНЛАЙН; 2020.12.17; ПРЕДСТАВИТЕЛИ РТ ВКЛЮЧЕНЫ В РАБОЧУЮ ГРУППУ ПО ПОДГОТОВКЕ НАЦПРОЕКТА «ВНУТРЕННИЙ ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ».....	36
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.12.17; РЕКОНСТРУКЦИЮ УЧАСТКА ТРАССЫ М1 ПРОТЯЖЕННОСТЬЮ 20 КМ ПЛАНИРУЮТ ЗАВЕРШИТЬ В ПОДМОСКОВЬЕ В 2021 ГОДУ	37
ТАСС; 2020.12.17; КОМИТЕТ ГОСДУМЫ ПО ТРАНСПОРТУ РЕКОМЕНДОВАЛ ОТКЛОНИТЬ ЗАКОНОПРОЕКТ О ТАКСИ.....	37
ТАСС; 2020.12.17; ГЛАВА ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ ПРЕДЛОЖИЛ РАСШИРИТЬ ТУРИСТИЧЕСКУЮ ЗОНУ «ВОРОТА БАЙКАЛА».....	38
ТАСС; 2020.12.17; ГАЗОЗАПРАВОЧНЫЕ СТАНЦИИ ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ В 33 НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТАХ ЯКУТИИ ДО 2030 ГОДА	38
ТАСС; 2020.12.17; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА ПЛАНИРУЮТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ЯПОНСКИЕ ТЕХНОЛОГИИ ДЛЯ БОРЬБЫ С ПРОБКАМИ	39
РИА НОВОСТИ; 2020.12.17; В ШУЕ ПОСЛЕ КАПРЕМОНТА ОТКРЫЛИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВОКЗАЛ.....	39
ПРАЙМ; 2020.12.17; MAERSK РАССЧИТЫВАЕТ РАСШИРИТЬ ЦИФРОВОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО С ТРАНСПОРТНЫМИ КОМПАНИЯМИ РФ.....	40
REGNUM; АНАСТАСИЯ СТЕПАНОВА; 2020.12.17; В ПОРТУ НОВОРОССИЙСКА – СКАНДАЛ: К АКТИВУ РФ ПОДАН МНОГОМИЛЛИОННЫЙ ИСК	41
ИНТЕРФАКС; 2020.12.17; ВЕРФЬ «ЗВЕЗДА» ПОЛУЧИЛА ЛИЦЕНЗИЮ РОСТЕХНАДЗОРА НА СТРОИТЕЛЬСТВО АТОМОХОДОВ	43

ТАСС; 2020.12.18; КРИТЕРИЯМ ПО COVID-19 СООТВЕТСТВУЮТ ТРИ СТРАНЫ, С КОТОРЫМИ РФ ВОЗОБНОВИЛА АВИАСООБЩЕНИЕ.....	44
ИНТЕРФАКС; 2020.12.17; АЭРОПОРТЫ РФ ПРОСЯТ МИНТРАНС ВЫДЕЛИТЬ ИМ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ «АНТИКОРОНАВИРУСНЫЕ» СУБСИДИИ	45
ТАСС; 2020.12.17; КАБМИН НАПРАВИЛ 1,94 МЛРД РУБЛЕЙ НА МОДЕРНИЗАЦИЮ АЭРОПОРТОВ В ТРЕХ РЕГИОНАХ	46
ТАСС; 2020.12.17; СОФИЯ ГОТОВА БЫСТРО ВОССТАНОВИТЬ АВИАСООБЩЕНИЕ С РФ ПОСЛЕ ОТКРЫТИЯ ГРАНИЦ – ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР.....	46
ИНТЕРФАКС; 2020.12.17; КИТАЙ ПРИОСТАНОВИТ 3 МЕЖДУНАРОДНЫХ АВИАРЕЙСА ИЗ-ЗА COVID-19, ВКЛЮЧАЯ МОСКВА-ЧЖЭНЧЖОУ	47
ТАСС; 2020.12.17; РОСТОВСКИЕ ДЕПУТАТЫ ПРОСЯТ ГЛАВУ «АЭРОФЛОТА» СНИЗИТЬ ЦЕНУ НА АВИАБИЛЕТЫ В РОСТОВ-НА-ДОНУ	47
ТАСС; 2020.12.17; UTAIR ОТКРЫЛА ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ В СОЧИ ИЗ ТЮМЕНИ И СУРГУТА	48
ТАСС; 2020.12.17; RED WINGS ОТКРОЕТ В ЯНВАРЕ ШЕСТЬ НОВЫХ НАПРАВЛЕНИЙ ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА.....	48
ИНТЕРФАКС; 2020.12.17; СП «НОВАПОРТА» И «АЭРОПОРТОВ РЕГИОНОВ» ВЫБРАНО ИНВЕСТИТОРОМ АЭРОПОРТА МАГАДАНА	48
ИНТЕРФАКС; 2020.12.17; АЭРОПОРТ БЛАГОВЕЩЕНСКА ПОКА НЕ РЕШИЛ, КАК БУДЕТ ОБСЛУЖИВАТЬ ПАССАЖИРОВ МЕЖДУНАРОДНЫХ МАРШРУТОВ	49
ИНТЕРФАКС; 2020.12.17; ПОЖАР В МЕЖДУНАРОДНОМ ТЕРМИНАЛЕ СТАЛ ВТОРЫМ ЗА ПОСЛЕДНИЕ ПЯТЬ ЛЕТ ДЛЯ АЭРОПОРТА БЛАГОВЕЩЕНСКА....	49

ПУБЛИКАЦИИ

NEWS TBILISI; 2020.12.17; В МОСКВЕ СНОВА ЗАГОВОРИЛИ ОБ ОТКРЫТИИ СУХУМСКОГО АЭРОПОРТА

Согласно сообщениям абхазских и российских СМИ, де-факто президент Абхазии Аслан Бжания во время визита в Москву провел встречу с **министром транспорта РФ Виталием Савельевым** на которой обсуждались перспективы открытия авиасообщения между Абхазией и Россией и реконструкция Сухумского аэропорта.

О реконструкции Сухумского аэропорта Бжания также говорил и во время встречи с **Владимиром Путиным** 12 ноября 2020 года. После нее было заявлено, что Сухуми и Москва согласовали конкретные шаги в данном направлении.

«Открытие Сухумского аэропорта еще больше сблизит наши страны», – заявил тогда Бжания.

В последние годы стал актуальным вопрос реконструкции Сухумского аэропорта российским инвестором.

В Тбилиси на вопрос открытия Сухумского аэропорта ответили еще в прошлом году, в 2019 году. Агентство гражданской авиации Грузии опубликовало заявление, в котором пояснило:

«Международные воздушные перевозки не будут осуществляться в аэропорту Сухуми без разрешения Грузии. Ни одна авиакомпания не сможет осуществлять международные воздушные перевозки в аэропорту Сухуми до тех пор, пока Грузия не примет решение об этом и грузинская сторона не обеспечит надзор за безопасностью полетов.

Если какая-либо авиакомпания начнет осуществлять полеты в Сухуми, это нарушит как нормы международной гражданской авиации, так и грузинское законодательство об оккупированных территориях, что затруднит работу авиакомпании в международных и грузинских направлениях».

Сухумский аэропорт был закрыт грузинской стороной в 1993 году. Он не имеет сертификат Авиационного управления Грузии. В то же время Международная организация гражданской авиации (ИКАО) признает Абхазию неотъемлемой частью Грузии.

ИКАО не имеет четырехзначного кода, определяющего местоположение, присвоенного аэропорту Сухуми. Присвоение этого кода происходит только на основании ходатайства уполномоченных авиационных властей.

<https://newstbilisi.info/174749-v-moskve-snova-zagovorili-ob-otkrytii-suxumskogo-aeroporta.html>

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.12.18; ПРОЕКТ С ОТКРЫТОЙ «АВТОДАТОЙ»; СБОР ДАННЫХ С ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ОТПРАВИЛИ НА ДОРАБОТКУ

Правительство решило затормозить принятие законопроекта навигационно-телеметрической платформы «Автодата», признав проблемы, на которые указывали автоконцерны и эксплуатанты техники. Разработчики документа планировали внести его в Госдуму уже в ближайшее время, что беспокоило участников отрасли. Им бы тогда пришлось в обязательном порядке за свой счет собирать и передавать данные в систему, а затем платить за доступ. Минпромторг согласился с отраслью, назвав проект «сырым».

Минпромторг присоединился к критике законопроекта «Автодата». **Замминистра Александр Морозов** в ходе заседания комиссии РСПП по авто- и сельхозмашиностроению

17 декабря отметил, что «проект федерального закона «Автодата» показал, что он является достаточно слабым». В частности, пояснил чиновник, так и не решен вопрос о праве собственности на данные, которые будут использовать подключенные транспортные средства.

Он подчеркнул, что автоматизированные автомобили должны обмениваться информацией не только между собой, но и с инфраструктурой, здесь стоят также вопросы, по каким правилам ее передавать, хранить, шифровать и деанонимизировать: «В проекте национальной технологической инициативы (НТИ) «Автонет» эти вопросы не то что не раскрыты, но и не подняты».

Законопроект разрабатывается НП ГЛОНАСС и рабочей группой НТИ «Автонет». «Ъ» 25 сентября писал о его версии, в которой предписывается бесплатность размещения информации в системе, обязательный характер этого в том числе для автоконцернов, владельцев и пользователей автодорог, а также собственников транспорта на дорогах общего пользования. Одновременно говорится о добровольности передачи данных собственниками машин. Кроме того, не определен порядок оплаты.

«Интерфакс» со ссылкой на источник писал, что «на разработку только бумажной концепции «Автодаты» потрачено как минимум 1,5 млрд руб. из бюджета», а на создание всей системы уйдет около 1,3 трлн руб.

Глава комиссии и гендиректор КамАЗа Сергей Когогин в своем выступлении отметил, что не разъяснена цель внедрения «Автодаты» для производителей и эксплуатантов. Директор по связям с госорганами группы ГАЗ Александр Жарков предложил обратиться от имени РСПП в правительство, призвав вернуть документ на доработку, «так как мнение основных участников отрасли по вопросу не учтено».

Он отметил, что в текущей редакции законопроекта, который выглядит «достаточно рамочным», закрепляется обязанность автопроизводителя предоставлять неопределенный перечень данных с борта транспортных средств на платформу, и на их основании та планирует предоставлять платные сервисы. При этом не урегулирован вопрос за чей счет и как будут организованы сбор, хранение и передача данных потребителей.

Группа ГАЗ голосовала против создания платформы и называет абсурдным то, что производителям машин и владельцам парков придется инвестировать огромные средства в установку оборудования и программного обеспечения, а получать коммерческую выгоду будет назначенная третья сторона.

Логистические ассоциации также отмечали, что требование в обязательном порядке предоставлять информацию грозит тратами, ростом цен на товары и раскрытием коммерческой тайны (см. «Ъ» от 15 октября).

В НТИ «Автонет» говорят, что поддерживают замечания и в ближайшее время документ будет дорабатываться с участием членов рабочей группы и консорциума «Автодата.рус». Там отмечают, что проект предусматривает наделение правительства и профильного ведомства полномочиями по установлению правил передачи, хранения, шифрования и деанонимизации данных.

Владимир Беспалов из «ВТБ Капитала» отмечает, что необходимо не только определить прозрачные и понятные процедуры работы с данными и их защиты, но и выгоды, которые могут получить все участники – от производителей до конечных потребителей. Тогда идея собрать агрегированные данные и сделать их доступными широкому кругу потенциальных интересантов действительно поможет в решении проблем, в частности, в управлении транспортными потоками и повышении прозрачности вторичного рынка.

<https://www.kommersant.ru/doc/4617393>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.12.17; «ОКСКАЯ СУДОВЕРФЬ» ПОСТРОИТ ЕЩЕ ТРИ СУХОГРУЗА; ГТЛК РАЗЫГРАЛА КОНТРАКТ НА 3 МЛРД РУБЛЕЙ

Спустя почти год с момента объявления первого конкурса ГТЛК все же смогла разыграть контракт на строительство трех сухогрузов проекта RSD59 стоимостью 3 млрд руб. Суда будут построены «Окской судовой верфью» Владимира Лисина. Сухогрузы должны быть сданы к 2023 году. Таким образом, общий портфель заказов судовой верфи на эти суда достигнет 18 штук.

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) наконец разыграла 3 млрд руб. из общего бюджетного транша 10,7 млрд руб. на строительство трех сухогрузов «река–море» RSD59. Единственным заявителем и в итоге победителем конкурса стала «Окская судовой верфь» Владимира Лисина. Суда должны быть сданы не позднее 31 декабря 2022 года.

Конкурс на строительство этих сухогрузов приходилось объявлять несколько раз. Всего в рамках второго этапа программы ГТЛК по развитию лизинга судов с государственным софинансированием, общей стоимостью 14,3 млрд руб., планировалось построить 15 судов.

Среди них – четыре пассажирских судна на подводных крыльях «Валдай», два пассажирских судна для Енисея, четыре земснаряда и пассажирское судно «Чайка» на СПГ (см. “Ъ” от 16 апреля). При этом на первый конкурс по строительству четырех сухогрузов (4 млрд руб.), объявленный в конце 2019 года, не было подано ни одной заявки. Тогда собеседники “Ъ” пояснили это неудачным временем – началась пандемия коронавируса, верфи побоялись выходить на конкурс в условиях неопределенности. После этого деньги пытались разыграть в апреле, а в сентябре конкурс уже был объявлен на три сухогруза, но и тогда он не состоялся из-за того, что единственная поданная заявка не соответствовала требованиям. Источники “Ъ” полагают, что сокращение средств и, как следствие, запланированных к строительству сухогрузов были связаны с секвестром денег ГТЛК из-за COVID-19.

Сухогрузы RSD59 предназначены для перевозки генеральных и навалочных грузов (в том числе зерна), пакетированных пиломатериалов, круглого леса, металлолома, металла и т. д. Проект Морского инженерного бюро. Наибольшая длина – 141 м, габаритная ширина – 16,98 м, высота борта – 6 м, вместимость грузовых трюмов – 11,4 тыс. куб. м. Расчетный срок службы корпуса судна – 24 года. Заказанные сейчас сухогрузы будут отличаться от уже строящихся повышенными экологическими требованиями по выбросам.

Ранее в материалах **Минтранса** отмечалось, что в качестве потенциальных эксплуатантов сухогрузных судов на деньги, выделенные ГТЛК, рассматриваются «Петротранс», «Дон» и Объединенная судоходная компания.

Источник “Ъ” в отрасли ранее называли «Петротранс» основным интересантом в получении этих сухогрузов, однако сейчас собеседники относятся к прогнозам с осторожностью. Часть собеседников не исключают, что сухогрузы могут достаться группе «Пола».

«Окская судовой верфь» строит 15 сухогрузов RSD59. Первые пять для «Петротранса» уже сданы в эксплуатацию, еще десять строятся для судоходной компании «Астрол», из них два переданы заказчику. Кроме «Окской судовой верфи», активное строительство RSD59 идет на входящем в Объединенную судостроительную корпорацию (ОСК) заводе «Красное Сормово» в Нижнем Новгороде. Предприятие с 2017 года построило более 20 таких судов, сейчас идет строительство еще семи сухогрузов. Кроме того, серия из пяти сухогрузов строится на Невском заводе (также входит в ОСК).

<https://www.kommersant.ru/doc/4617293>

КОММЕРСАНТЬ КАЗАНЬ; КИРИЛЛ АНТОНОВ; 2020.12.17; «СКОРОСТЬ ДОЛЖНА БЫТЬ КАК У ПЕШЕХОДА – 5 КМ/Ч»; ГЛАВА ТАТАРСТАНА РУСТАМ МИННИХАНОВ ПРИЗВАЛ ОГРАНИЧИТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ

Власти Татарстана хотят взять под полный контроль систему проката электросамокатов, которые стали популярны во многих городах России. Глава МВД по республике Артем Хохорин предложил подтверждать личность пользователей через портал госуслуг. А президент Татарстана Рустам Минниханов и вовсе призвал ограничить скорость таких устройств до 5 км/ч либо «убрать их с тротуаров». Господин Минниханов беспокоится, что «молодежь летает на самокатах» и «не дай бог задавят ребенка». Представители прокатного бизнеса считают такое регулирование излишним, однако согласны, что скорость самокатов в людных местах может быть дополнительно ограничена.

О необходимости серьезно ограничить скорость электросамокатов Рустам Минниханов заявил на совместном заседании правительства Татарстана и коллегии МВД по республике. «Вместо того чтобы пешком ходить, молодежь летает на самокатах. Нужно или ограничить их скорость, или убрать с тротуаров, или на тротуаре должны быть специальные места», – сказал президент республики. Он считает, что бесконтрольный прокат таких устройств является «угрозой»: «Не дай бог ребенка задавят или женщину с коляской. Они же летают». Господин Минниханов признался, что пока «не знает рецепта», как решить эту проблему.

Но нам надо и на законодательном уровне выйти. Если он перемещается по тротуару, скорость должна быть скоростью пешехода – 5 км/ч, не больше! Особенно сейчас: у нас набережные, зоны отдыха и там встретиться с каким-нибудь самокатом нежелательно».

На заседании правительства глава МВД по Татарстану Артем Хохорин сообщил, что в 2020 году с участием электросамокатов в регионе зафиксировано 13 происшествий, один человек погиб. Господин Хохорин предложил организовать прокат самокатов через портал госуслуг республики, чтобы властям было легче идентифицировать пользователя. По мнению министра, в дальнейшем эту практику можно будет «расширить на аренду автомобилей, каршеринг».

Ранее **премьер-министр** Татарстана Алексей Песошин направил письмо в адрес **Минтранса РФ**, где предложил приравнять электросамокаты мощностью 250 Вт и с максимальной скоростью более 20 км/ч к мопедам, для управления которыми необходимы права. А вот пользователи роликовых коньков, обычных самокатов и скейтбордов должны оставаться пешеходами. Также в республике выступили за то, чтобы водители «средств индивидуальной мобильности» (СИМов) спешили на пешеходных переходах.

Ввести термин СИМ в ПДД предлагал **Минтранс России** в своем проекте поправок. При этом никаких отдельных требований для управления самокатами в проекте поправок не было. В эту категорию также предлагается включить моноколеса, сегвеи, а также коньки, скейтборды, роликовые коньки и т. д. Там лишь говорилось про запрет разгоняться на СИМах быстрее 20 км/ч при совместном движении с пешеходами. По просьбе Центра организации дорожного движения (ЦОДД) Москвы, «Союза пешеходов», представителей перевозчиков **Минтранс** доработает проект поправок к ПДД.

Отметим, что в Татарстане уже сложилась практика, когда пользователей электросамокатов наказывают как водителей транспортных средств. Так, например, в октябре мировой суд Вахитовского района Казани лишил местного жителя Рустема Хайрутдинова водительских прав за отказ проходить медосвидетельствование. В протоколе инспектор ГИБДД указал, что мужчина управлял «мопедом», хотя защита утверждает, что это был электросамокат, который не требует водительских прав. А в ноябре суд в Казани лишил водительских прав 54-летнего Дмитрия Котухова за отказ от медицинского освидетельствования на состояние опьянения. Он управлял 600-ваттным электросамокатом, который также является, по мнению ГИБДД, мопедом.

Представители прокатного бизнеса считают, что ограничивать скорость мобильных средств до 5 км/ч нецелесообразно.

Сложно представить, зачем человеку может понадобиться средство индивидуальной мобильности со скоростью 5 км/ч, в таком контексте оно будет не способно решать задачу мобильности, ведь даже скорость пешехода спешащего по делам иногда выше», – заявила “Ъ-Казань” пресс-секретарь Whoosh Юлия Камойлик.

Она отметила, что сейчас скорость самокатов компании ограничена 25 км/ч, что позволяет отнести их к велосипедам. Однако если в новом варианте ПДД максимальная скорость для СИМов будет ограничена 20 км/ч, то в компании готовы «изменить настройки своих скутеров». При этом в Whoosh сейчас тестируют функционал геозонирования. «Мы знаем, что есть тротуары или пешеходные переходы, где всегда людно. При въезде в эту зону самокат будет снижать максимальную скорость в соответствии с заданными параметрами», – сказала госпожа Камойлик. Что касается регистрации через сервис госуслуг, то в Whoosh считают это технически возможным, однако напоминают, что «не все жители нашей страны, а тем более иностранные туристы, имеют профиль на госуслугах». При этом такая регистрация не исключит возможность неготовых пользователей использовать «опасное вождение» или управлять самокатом в пьяном виде, подчеркнули в компании.

<https://www.kommersant.ru/doc/4617251>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20201216/elektrosamokat-1589592071.html>

КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КОЛЯДА; 2020.12.17; «АЭРОФЛОТ» РАССТАЛСЯ С «АВРОРОЙ»; КОНТРОЛЬ В ПЕРЕВОЗЧИКЕ ПЕРЕДАН ВЛАСТЯМ САХАЛИНА ЗА 1 РУБЛЬ

Совет директоров «Аэрофлота» на заседании в четверг одобрил продажу 51% в дальневосточной авиакомпании «Аврора» принадлежащей властям Сахалина «Корпорации развития Сахалинской области». Акции будут проданы за 1 руб., говорится в сообщении перевозчика. Предполагалось, что консолидация «Авроры» у правительства Сахалина станет первым шагом к созданию на ее базе более крупного дальневосточного перевозчика. Но пока правительство России так окончательно и не определилось с тем, какие активы и на каких условиях в него войдут.

«Аэрофлот» передает властям Сахалина контрольный пакет в авиакомпании «Аврора». Согласно решению совета директоров «Аэрофлота», 51% акций будет передан за 1 руб. «Корпорации развития Сахалинской области». Это позволит властям острова консолидировать этот актив.

«Аврора», как предполагалось, станет ядром объединенной дальневосточной авиакомпании, создать которую в начале года поручил президент **Владимир Путин**. По данным «Ведомостей», рассматривался вариант передачи контрольного пакета акций авиакомпании «Ростеху» в обмен на его долю в «Аэрофлоте» (на тот момент структурам «Ростеха» принадлежало 3,5%). Однако госкорпорация не сочла «Аврору» привлекательным активом.

Ожидается, что консолидация 100% акций «Авроры» у правительства Сахалина станет первым этапом проекта создания объединенного дальневосточного перевозчика.

В частности, рассматривалась возможность вхождения в капитал «Авроры» других регионов Дальнего Востока. Но согласовать общее решение, которое бы устраивало все регионы Дальнего Востока, не удалось, и на осенних совещаниях у куратора ДФО **вице-премьера** Юрия Трутнева обсуждалась уже идея альянса региональных перевозчиков. Пассажиропоток создаваемого альянса может составить около 2 млн человек в год, а потребность в самолетах для местных перевозок оценивается в 186 единиц, из которых 53

машины российского производства будет приобретено до 2025 года. В то же время принципы создания альянса и его функционирования по-прежнему неясны.

«Аврора» является крупнейшей авиакомпанией в ДФО. По итогам 2019 года она обслужила 1,7 млн пассажиров, ее парк насчитывает 20 самолетов: десять Airbus A319 и десять турбовинтовых De Havilland Canada Dash 8. Также перевозчик эксплуатирует три 19-местных DHC-6 Twin Otter Series 400, принадлежащих Приморскому краю.

<https://www.kommersant.ru/doc/4617398>

РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2020.12.18; МЕЛЬНИЧЕНКО СОЗДАСТ НОВЫЙ КРУПНЫЙ ТРАНСПОРТНЫЙ ХОЛДИНГ

СУЭК и «Еврохим», принадлежащие Андрею Мельниченко, консолидируют транспортные активы на базе нового логистического холдинга. По объему железнодорожных перевозок он может занять четвертое место в России

Крупнейший в России производитель угля СУЭК создаст новый транспортный холдинг. Под его управление перейдут семь портовых терминалов и парк из почти 55 тыс. железнодорожных полувагонов, а также транспортные активы другой компании миллиардера Андрея Мельниченко – поставщика удобрений «Еврохим». Об этом РБК рассказали два источника, близких к компаниям бизнесмена и знакомых с его планами.

По словам собеседников РБК, перевод активов под управление нового холдинга завершится в первом квартале 2021 года.

Что войдет в новый транспортный холдинг

СУЭК передаст новой компании Мурманский морской торговый порт, Малый порт в Находке и Ванинский балкерный терминал. Перевалка СУЭКа через эти три порта в 2019 году составила 40,9 млн т – это более 80% ее экспорта. У компании также находится в управлении 47,5 тыс. полувагонов и еще 25,4 тыс. в собственности. У «Еврохима» четыре действующих порта и парк из 6,6 тыс. полувагонов в управлении (еще 6,7 тыс. в собственности). В новую компанию перейдут именно полувагоны, находящиеся под управлением. Продажи удобрений «Еврохима» в 2019 году составили 16 млн т, из них на экспорт компания отправила 83% (13,28 млн т).

15 декабря «Еврохим» сообщил о продаже СУЭКу двух балкерных терминалов в Туапсе и Мурманске. По данным «Коммерсанта», сумма сделки могла составить около 20 млрд руб. Представитель «Еврохима» Владимир Торин пояснил РБК, что компания продает эти терминалы как раз в рамках консолидации транспортных активов, заявленной в стратегии развития. После их продажи у «Еврохима» останутся действующие терминалы в Невинномыске, эстонском Силламяэ на Балтийске и проект по строительству нового балкерного терминала в порту Усть-Луга прогнозируемой мощностью до 7 млн т в год. Эти активы в дальнейшем также войдут в новый логистический холдинг СУЭКа, утверждает источник РБК. Торин это не комментирует, РБК направил запрос в пресс-службу СУЭКа.

Выделение транспортного бизнеса СУЭКа и «Еврохима» в отдельную компанию повысит качество управления активами Мельниченко и послужит стимулом к развитию транспортного дивизиона, отмечает один из собеседников РБК. Но дальнейшие планы по развитию этого холдинга он комментировать не стал.

Зачем объединять транспортные активы

СУЭК, который в апреле 2019 года приобрел лизинговую компанию с парком 16 тыс. полувагонов у группы ИСТ Александра Несиса примерно за \$500 млн, уже входит в пятерку крупнейших операторов полувагонов России. Гендиректор «INFOLine-Аналитики» Михаил Бурмистров считает, что после получения парка «Еврохима» позиции объединенной компании не сильно изменятся. Однако она опередит «Нефтетранссервис» по объему железнодорожных перевозок и займет четвертое место сразу после Globaltrans, отметил эксперт. По данным «INFOLine-Аналитики»,

«Нефтетранссервис» за девять месяцев 2021 года перевез 67 млн т грузов, перевозки вагонами, которые находятся в управлении СУЭКа, составили 61,6 млн т, а «Еврохима» – 6,1 млн т.

Объединенная компания сможет привлекать партнеров или стать публичной, а также обеспечит дополнительную синергию операций СУЭКа и «Еврохима», более эффективно выполняя сервисные функции, отмечает Бурмистров. Создание отдельного транспортного актива позволит снизить нагрузку на профильные бизнесы, подтвердил через представителя президент Института исследования проблем железнодорожного транспорта Павел Иванкин.

Но консолидация в отдельную структуру не поможет повысить эффективность транспортного направления активов миллиардера, предупредил Иванкин. «Если бы Мельниченко создал отдельную транспортную компанию без участия СУЭКа, то тогда можно было бы говорить о чистом транспортном активе. В предложенной схеме все же сохраняется кэптивная (сервисная) транспортная организация [в составе СУЭКа]», – пояснил он. Самостоятельная транспортная компания создает конкуренцию, а кэптивный игрок, часто выполняя функцию транспортной безопасности, «расслабляет» и у собственника теряется контроль за логистическим бизнесом, заметил эксперт.

Мельниченко также предстоит выработать стратегию трансфертного ценообразования (платежи за услуги между новым холдингом, СУЭКом и «Еврохимом») для целей налогообложения, но это управляемый процесс, сообщил Бурмистров. РБК направил запрос в **пресс-службу** СУЭКа по поводу эффективности нового холдинга.

https://www.rbc.ru/business/18/12/2020/5fda1c769a794723e561f188?from=from_main_1

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.12.18; ИЗЯЩНО СПЛАНИРОВАЛИ; ВНУТРЕННИЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ ИЗБЕЖАЛИ ОБВАЛА

В ноябре этого года авиакомпании совершили в России 98,9 тысячи полетов, сообщили в **Росавиации**. Это на 28% меньше, чем в ноябре 2019 года, но такая же динамика была и в третьем, «курортном», квартале – то есть стремительного снижения показателей не произошло.

Количество внутренних рейсов в августе и сентябре даже превышало прошлогодние значения на 9-12%. Но после завершения отпусков, прогнозировали специалисты, показатели вновь спланируют вниз. В некурортном ноябре количество внутренних авиарейсов действительно снизилось, но не столь критично, всего на 3,6% к ноябрю 2019 года.

В **Росавиации** ранее заявляли, что, несмотря на общую положительную динамику, пассажиропоток в 2020 году прогнозируется на уровне около 50% от объемов 2019 года. Но это с учетом международных авиаперевозок.

Внутренние авиаперевозки пока выглядят вполне благополучно. Произошедшее снижение в ноябре не слишком серьезное, говорит замдиректора Института инженерной экономики и гуманитарных наук Даниил Квон. Прогнозы по более заметному падению авиаперевозок не оправдались, и на это, кстати, отреагировал фондовый рынок. В конце ноября наблюдался рост интереса инвесторов к акциям российского авиасектора, в частности, акции «Аэрофлота» росли на 15%, замечает эксперт.

По данным агрегаторов, активно летают в ноябре по-прежнему туристы, а не бизнесмены, несмотря на разгар сезона деловой активности. Билеты для бизнес-путешествий в ноябре приобретали на 58% меньше, чем за тот же месяц 2019 года, отметила генеральный директор агентства делового туризма «Аэроклуб» Юлия Липатова. По делам россияне традиционно летали в Москву и Санкт-Петербург. Среди самых популярных российских городов также оказались Нижний Новгород, Екатеринбург, Новосибирск, Иркутск, Краснодар, Сочи, Красноярск и Самара.

Декабрь может добавить позитива. За первую половину этого месяца продажи деловых авиаперелетов выросли на 20% по сравнению с аналогичным периодом ноября 2020 года. Кроме того, начнется зимний высокий турсезон.

Но ситуация в отрасли остается очень сложной, и пока поводов для оптимизма нет, говорит главный эксперт Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ «Высшая школа экономики» Федор Борисов. Международные авиарейсы в большей части закрыты, а внутренние перелеты все так же убыточны. «Мы на дне и продолжаем погружаться в ил», – предупреждает эксперт.

<https://rg.ru/2020/12/17/vnutrennij-rynok-aviaperevozok-izbezhal-obvala.html>

КОММЕРСАНТЪ; АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ; 2020.12.18; ПШЕНИЦА НА ЗАМКЕ; С ЭКСПОРТОМ ЗЕРНА ВОЗНИКЛИ ПОГРАНИЧНЫЕ СЛОЖНОСТИ

На фоне объявленных квоты и пошлин на экспорт зерна, которые должны вступить в силу 15 февраля 2021 года, в России начались сложности с отправкой пшеницы по текущим контрактам. Партии задерживаются для проверок на срок до десяти дней, что грозит трейдерам срывом контрактов и убытками за простой, а также может подорвать положение России на мировом рынке зерна.

О том, что с экспортом российской пшеницы начались сложности, “Ъ” рассказали три источника на рынке. По словам собеседника “Ъ” в крупной компании-экспортере, таможенная служба внезапно начала задерживать грузы для досмотра на срок до десяти дней. Другой источник “Ъ” говорит, что в последние дни начались сложности со стороны таможни при оформлении зерна на отправку по железной дороге в сторону портов Прибалтики, а также существенно ухудшилась ситуация с приемом к перевозке зерна в сторону южных портов.

Директор «Совэкона» Андрей Сизов подтверждает, что случаи с задержкой отправок есть, таможня затягивает оформление документов и проверки груза, нервозность среди трейдеров высокая. Гендиректор Института конъюнктуры аграрного рынка Дмитрий Рылько знает, что у таможни возникают вопросы к весу партий пшеницы.

Теоретически это может привести к необходимости разгружать суда, повторному взвешиванию, что будет катастрофой», – предупреждает источник “Ъ”.

Сложности же с вагонами, по словам господина Рылько, могут быть связаны с общей высокой нагрузкой на железную дорогу. В Федеральной таможенной службе заявили, что информация о наличии проблемных вопросов в отношении указанной категории товаров не поступала. В Минсельхозе на вопросы не ответили.

Правительство уже приняло несколько решений по ограничению экспорта зерна из РФ для «стабилизации цен на муку и хлеб», но они должны действовать с 15 февраля до 30 июня 2021 года. Так, на вывоз пшеницы, ржи, ячменя и кукурузы устанавливается квота в 17,5 млн тонн. Экспорт зерновых в объемах, превышающих квоты, будет облагаться пошлиной в 50% от таможенной стоимости, но не менее чем €100 за тонну. В пределах квоты пошлины на вывоз ржи, ячменя и кукурузы будут нулевыми, на вывоз пшеницы – €25 за тонну. Меры касаются поставок за пределы Таможенного союза.

По словам господина Сизова, при выполнении экспортных контрактов счет идет на дни, а простой не только повышает риски срыва сроков, но и вынуждает переплачивать за стоимость фрахта.

По данным «Глогос проект» на 13 декабря, фрахт в портах Ростова-на-Дону и Азова стоил \$21–36 за тонну пшеницы в зависимости от направления. В Ейске и Таганроге – \$20–34 за тонну. С начала сезона по 26 ноября Россия экспортировала 19,8 млн тонн пшеницы, что на 10% больше, чем сезоном ранее. Поставки всего зерна год к году выросли на 14,1%, до 23,7 млн тонн. По прогнозам аналитического центра «Русагротранса», в декабре экспорт зерна может быть на уровне 4,4 млн тонн, включая 3,75 млн тонн пшеницы.

Председатель правления Союза экспортеров зерна (включает Объединенную зерновую компанию, ТД «Риф», «Астон», Glencore и др.) Эдуард Зернин напоминает, что Россия в «жесткой конкурентной борьбе» вырвала первенство на мировом рынке зерна у США, Канады и ЕС, а лидер должен брать на себя ответственность за бесперебойные поставки покупателям. «Сегодняшний кризис с отгрузкой на экспорт ранее законтракованного зерна подрывает авторитет России на мировом рынке сельхозпродукции и дает повод нашим конкурентам обвинить нас в безответственности и непрофессионализме», – подчеркивает он.

В России не первый раз возникают сложности с экспортом сельскохозяйственной продукции перед введением официальных ограничений. Так, в ноябре в преддверии повышения экспортных пошлин на подсолнечник с 6,5% до 30% у экспортеров возникали трудности с получением фитосанитарных сертификатов (см. “Ъ” от 12 ноября). Андрей Сизов надеется, что текущие сложности с экспортом пшеницы – не полномасштабная кампания, а инициативы регуляторов на местах. «Это как раз те административные перегибы, о недопустимости которых на днях говорили премьер Михаил Мишустин и президент Владимир Путин», – указывает эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4617327>

КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА, ДИАНА ГАЛИЕВА; 2020.12.18; КОНЦЕССИИ УПЕРЛИСЬ В БЮДЖЕТНУЮ ДОЛЮ; СПОР О РАЗГРАНИЧЕНИИ ИХ С ГОСЗАКУПКАМИ ШИРИТСЯ

Доработанный Минэкономки законопроект о разграничении концессий и госзакупок предусматривает отказ от 100-процентного возмещения расходов инвестора из бюджета. Компенсацию предлагается ограничить 80%, в качестве исключения полное возмещение допускается лишь по решению правительства. Такая уступка, впрочем, пока не позволила снять ключевые разногласия с Федеральной антимонопольной службой (ФАС), а также Минфином и, более того, вызвала серьезное беспокойство на рынке государственно-частного партнерства (ГЧП).

Спор о разграничении концессий и госзакупок не закончился даже после некоторой уступки Минэкономки противникам возможности бюджетного финансирования проектов ГЧП на 100% – теперь он будет продолжаться на площадке правительства, куда на этой неделе ведомство внесло свой законопроект. За время доработки документ претерпел некоторые изменения, основное касается подхода Минэкономки к полному возмещению затрат инвестора из бюджета. Напомним, ранее ведомство настаивало на такой возможности, тогда как ФАС продолжает выступать за снижение финансового участия государства в концессиях до 50%, предлагая все, что свыше этого порога, считать госзакупками.

Как пояснил “Ъ” советник министра экономического развития Александр Киревнин, Минэкономки теперь исходит из того, что в рамках концессий должно компенсироваться не более 80% расходов инвестора. Однако, добавляет он, в законопроекте остается возможность полного возмещения – в порядке исключения, по решению правительства. Так, 100-процентная компенсация расходов может быть предусмотрена в рамках проектов Минпросвещения по строительству школ совместно с ВЭБ.РФ или же если «нужен крупный, мощный проект».

Концепция законопроекта осталась прежней, в нем предлагается четко сформулировать формы финансового участия сторон, а также ограничить капитальный грант (госплатежи на этапе строительства) 80% расходов инвестора (ранее 75%). Также вводится понятие минимального гарантированного дохода – выплат инвестору, если доходы от эксплуатации созданного объекта окажутся ниже планового минимума.

Впрочем, вопрос максимального финансового участия бюджета оказался принципиальным для Минфина – в ведомстве настаивают на ограниченном характере

такой поддержки и предлагают обсуждать ее уровень. Пока же некоторые нормы «читаются так, что допускается 100-процентное бюджетное финансирование», и смешивают концессионные соглашения с госзакупками, заметил, выступая в среду на совещании в Совете федерации, заместитель главы Минфина Алексей Лавров. Там неожиданно были высказаны и дополнительные замечания ведомства. Так, Минфин рекомендует отказаться от введения в закон условных расходных обязательств (в конструкции Минэкономики необходимы для дополнительного финансирования проектов), поскольку новое определение потребует многочисленных правок Бюджетного кодекса, и взамен предлагает пользоваться уже доступными инструментами господдержки. Проблемным в ведомстве называют и механизм переуступки прав требования по предоставлению субсидий на компенсацию выпадающих доходов. «Мы в Минфине всегда против любых переуступок во взаимоотношениях с бюджетом», – отметил Алексей Лавров, пояснив, что это повлечет усложнение процесса и де-факто исчезновение контрагента, с которым подписано соглашение.

Как заверяет Александр Киревнин, Минэкономики «находится с Минфином в диалоге по ряду вопросов, в том числе по критериям оценки эффективности ГЧП». Социальные ведомства, в частности Минздрав, Минтруд и Минпросвещения, еще не получали законопроект на согласование, но высказывают осторожные опасения по поводу ограничения бюджетного участия. Например, в сфере здравоохранения оно часто выше 80%, поэтому замдиректора департамента инфраструктурного развития и ГЧП Минздрава Кирилл Хрянин не исключил, что часть проектов может быть не реализована или приостановлена. Однозначно в соцблоке не поддерживают идею ФАС о еще большем снижении этой планки.

Представители рынка ГЧП на доработанную версию законопроекта отреагировали довольно резко, подчеркивая, что ограничение бюджетного участия 80% нивелирует все позитивные положения документа, хотя до этого практически единогласно поддерживали законопроект с небольшими замечаниями. Как отметил первый вице-президент Газпромбанка Алексей Чичканов, рынок давно ждал этот законопроект, однако ограничения в 80% финучастия «ухудшают регуляторику, существующую сегодня для привлечения инвестиций». Отметим, особенно актуально это замечание выглядит на фоне планов правительства по запуску нового инвестцикла – на концессии приходится немалый объем внебюджетных вложений в инфраструктуру. Так, в России реализуется около 2,7 тыс. концессий на общую сумму более 2 трлн руб., из которых 1,5 трлн руб. приходится на частные средства. Исполнительный директор Национального центра ГЧП Максим Ткаченко выступал за поиск иного решения для разграничения госзакупок и концессий, предлагая в качестве альтернативы оценку сравнительных преимуществ, распределения рисков и бюджетной экономии двух механизмов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4617374>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДРА КОШКИНА; 2020.12.18; СВЕТЛАНА ЯЧЕВСКАЯ: ДОКАЖИ, ЧТО ПРОСЧИТАЛ ВСЕ РИСКИ, И ПОЛУЧИШЬ ИНВЕСТИЦИИ; ЗАМПРЕДСЕДАТЕЛЯ ВЭБ.РФ О НАЦИОНАЛЬНОЙ СИСТЕМЕ ОЦЕНКИ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ

ВЭБ.РФ запускает национальную систему оценки и сертификации инфраструктурных проектов (IRIIS). Как утверждает зампреда ВЭБ.РФ Светлана Ячевская, новая система оценки повысит привлекательность инфраструктурных проектов для инвесторов и поможет их инициаторам получить долгосрочное финансирование.

– Недавно ВЭБ.РФ представил проект национальной системы оценки инфраструктурных проектов. Как это работает и для чего нужно?

– В 2019 г. «двадцатка» одобрила ключевые принципы качественной инфраструктуры. Дело в том, что, говоря сегодня об инфраструктуре, мы уже не можем обсуждать только

деньги и экономику. Важны еще такие вещи, как социальная ответственность, экология или, например, устойчивость проекта к природным катаклизмам. Если вы не учитываете все эти особенности, то проект рискует завершиться, не начавшись. Допустим, если строительство дороги останавливается из-за протеста местных жителей, это ведет к потере и денег, и репутации.

Такого происходить не должно. И зарубежный инвестор не должен каждый раз разбираться во всех национальных особенностях, он должен понимать, что данная конкретная страна придерживается общепринятых принципов. Поэтому страны G20 решили договориться, что под качественной инфраструктурой все они понимают одно и то же.

Для того чтобы принципы качественной инфраструктуры соблюдались, во всем мире существуют системы оценки проектов. Ни один международный банк или крупный институциональный инвестор не пойдет в проект, пока не получит оценку качества этого проекта. Причем оценивается даже то, как будет происходить утилизация проекта, когда закончится срок его эксплуатации.

Допустим, жизненный цикл дороги составляет 100 лет, но надо изначально понимать, что с ней должно произойти дальше. ВЭБ.РФ представляет Россию в рабочей группе по качественной инфраструктуре «двадцатки», поэтому Минфин именно нам поручил разработать такую методику оценки. Для этого мы объединились с крупнейшей американской инжиниринговой компанией АЕСОМ и нашим стратегическим партнером – Национальным центром ГЧП и привлекли всех ключевых экспертов, включая иностранных. Плюс собрали около тысячи предложений со всего рынка, чтобы учесть их в нашей методике.

– Каковы основные принципы методики?

– Главный принцип – добровольность: оценка не может быть обязательной. Как только мы создаем для рынка новые обязательные требования, то первое, что мы слышим от компаний: «Опять контроль, опять запреты!» Но добровольность в данном случае не означает, что никто не будет этим пользоваться. Мы все знаем три крупнейших международных рейтинговых агентства, к услугам которых компании и страны прибегают не просто на добровольной основе, но еще и платят им деньги. Потому что серьезные инвесторы покупают только те ценные бумаги, у которых есть высокий рейтинг от агентств большой тройки. Сам рынок одобрил эти правила игры. По сути, мы сейчас создаем новый экспертный рынок. Технически оценка будет проходить через сертифициатора и верификатора. Верификаторы – это экспертные организации. Сертифициатор – это ВЭБ, который сначала обучает экспертов, потом аккредитовывает и представляет их рынку в качестве верификаторов. Таким образом, у институциональных инвесторов появляется понимание, на чьи оценки можно положиться.

На нашем рынке крупных институциональных инвесторов не очень много, к тому же инфраструктура сегодня не является их приоритетным интересом, поскольку считается высокорисковым активом. И нам важно, чтобы инфраструктура превратилась в привлекательный актив. Система оценки инфраструктурных проектов, по нашим расчетам, позволит привлечь больше 1 трлн руб. инвестиций в ближайшие пять лет. Для инициаторов инфраструктурных проектов это уникальная возможность получить долгосрочное фондирование на выгодных условиях.

И важно не само получение сертификата, а то, что за этим стоит. Если проект дошел до высших баллов, то мы понимаем, что его инициатор изначально был ориентирован не только на извлечение прибыли, но и на создание современного объекта, отвечающего международным стандартам качества как в части проектных и технологических решений, так и в части учета экологических рисков и положительного влияния на качество жизни людей. Инициаторы проектов, которые не смогут получить сразу высшие баллы, поймут,

на что им нужно обратить внимание, и смогут учесть недочеты при дальнейшей работе над проектом.

– Уже есть проекты, которые прошли оценку по новой системе?

– Мы выбрали три проекта, на которых начиная с января 2021 г. будем тестировать нашу методологию. Все они находятся на разных стадиях реализации, что позволит нам определить применимость критериев методологии на разных этапах проекта.

Мы решили, что один из проектов обязательно должен быть нашим, поэтому первым стал проект по строительству восточного выезда из Уфы с объемом инвестиций 40 млрд руб. В этом проекте ВЭБ участвует как кредитор через фабрику проектного финансирования (сумма кредитного лимита, предоставляемого ВТБ и ВЭБ.РФ, составляет 11,6 млрд руб. – «Ведомости»). Проект реализуется в рамках концессионного соглашения, заключенного между Башкирской концессионной компанией, входящей в «ВТБ инфраструктурный холдинг», и правительством Республики Башкортостан.

Второй проект – с потенциалом на привлечение международных денег: строительство участка автомобильной дороги А181 «Скандинавия» со 160-го по 203-й км общей стоимостью более 29 млрд руб. Сейчас обсуждается возможность участия в этом проекте Азиатского банка инфраструктурных инвестиций. Это важный, знаковый момент, если многосторонний банк развития начнет вкладывать деньги в проект, прошедший нашу сертификацию.

Третий проект – в сфере экологии: компании LECAP, РФПИ и Urbaser (испанский оператор по обращению с ТКО) будут строить многофункциональный комплекс по обращению с отходами в Калининградской области. Объем инвестиций – 3 млрд руб.

Наша задача – на примере этих проектов не только показать рынку, как работает новая система, но и убедиться, что в ней нет никаких концептуальных ошибок. Со стороны экспертных организаций верификаторами пилотных проектов выступают ведущие рейтинговые агентства и консалтинговые организации. Мы понимаем, как это работает на международном рынке, важно, чтобы это так же заработало и у нас.

– Какие сроки вы поставили?

– Мы ставили себе задачу до конца этого года выпустить методологию, мы с ней справились. Планируем, что до середины следующего года мы закончим оценку трех пилотных проектов. Это соответствует мировой практике – оценка обычно занимает от трех до шести месяцев. Более сложные проекты оцениваются до года.

Кроме того, в 2021 г. у нас запланировано создание онлайн-модуля оценки проектов на базе платформы «Росинфра», где смогут работать все участники процессов оценки и сертификации. Также мы планируем запустить образовательные программы для инициаторов проектов, чтобы у них была возможность в полной мере ознакомиться с требованиями системы IRIS и подготовиться к дальнейшей сертификации.

– Сегодня правительство активно продвигает институт соглашений о защите и поощрении капиталовложений (СЗПК), по которому инвестиции в инфраструктуру планируется возвращать за счет налоговых платежей от ее эксплуатации. Это как-то соотносится с вашей методикой?

– Мы работаем в этой части с Минэкономразвития, которое отвечает за СЗПК. В соглашении государство стабилизирует инвестору ряд регуляторных условий в течение определенного срока – это касается изменений в законодательстве, в том числе повышения налогов. На мой взгляд, правительству очень интересно, давая такие преференции инвестору, понимать, что проект, по которому заключается СЗПК, относится к качественной инфраструктуре. Мы видим на примере США, где рынок инфраструктурных инвестиций весьма развит, что в отдельных штатах такие системы оценки используются для принятия решений о поддержке или даже в целом о реализации тех или иных проектов. Мы с Минфином нашу методологию тоже так видим.

– То есть она может со временем стать обязательной?

– Повторюсь: делать ее обязательной, на мой взгляд, не нужно. С качественной инфраструктурой должна быть позитивная история. Если ты хочешь, чтобы у тебя было качество, если хочешь получить преференции от государства, если хочешь, чтобы к тебе зашел инвестор с длинными деньгами, – покажи, что ты открытый и прозрачный, что твой проект согласован в том числе с экологами и в результате его реализации амурский тигр не исчезнет или не произойдет обрушение зданий при землетрясении. Докажи, что ты просчитал все риски, и тогда получишь инвестиции и господдержку.

– Насколько активно в этом году проходит заключение концессионных соглашений? Повлияла ли пандемия на их количество и суммы инвестиций?

– Снижение есть, но оно не колоссальное. Если не брать совсем маленькие концессии до 100 млн руб. в области ЖКХ, которые сильно на общую картину не влияют, то рынок сократился менее чем вдвое. А по объему инвестиций и того меньше. Мы верим, что пандемия не катастрофично повлияла на эту сферу. Но, может быть, увидим волну чуть позже.

Для нас очень важно, чтобы этого не произошло, поэтому в период пандемии ВЭБ совместно с Национальным центром ГЧП безвозмездно запустили программу антикризисной поддержки регионов – всем субъектам Федерации, которые хотят сохранить свои планы по запуску концессий и проектов ГЧП, мы бесплатно предложили экспертную поддержку. У нас 54 региона принимают участие в этой программе, у них 377 инициатив на 940 млрд руб. Но подчеркну, что речь идет только об экспертной поддержке, а не о фондировании. Мы помогаем региональным властям правильно упаковать проекты и привлечь в них потенциальных инвесторов и партнеров. В некоторых проектах, возможно, ВЭБ будет участвовать финансово, но главная задача – поддержать регионы методологически, чтобы они не бросили все свои инициативы. Честно говоря, для нас это очень трудоемкая работа, мы даже не могли себе представить, что столько регионов захочет участвовать в этой программе.

– ВЭБ также работает над системой импакт-инвестирования. В чем ее отличия? Какие преимущества получает инвестор?

– Это абсолютно другая история, но тоже очень важная. Изучив международный опыт, мы поняли, что важно добиваться не только экономических эффектов, но и социальных. Мало построить больницу – нужно, чтобы люди, которые ею пользуются, были в итоге здоровы, довольны и счастливы. Понятно при этом, что далеко не все бюджетные социальные расходы достигают лучшего социально-экономического эффекта. Не все дети в школе получают образование одинакового качества. Не все пациенты в больницах получают лучшее медицинское обслуживание. Не все резиденты домов престарелых счастливы. Поэтому мы решили изучить лучший мировой опыт работы в социальной сфере. И начали изучать social impact bonds (SIB) – проекты социального воздействия – с Великобритании, где они зародились.

Это проекты, в которых на помощь государству приходят частные инвесторы. Инвестор заключает с государством соглашение, суть которого в том, что он берет на себя обязательство за собственные средства достичь определенного социального эффекта в оговоренные сроки. Например, обещает повысить успеваемость студентов на 10% за два года. Если через два года инвестор достиг заявленного результата, государство возвращает ему его инвестиции плюс маржу. Основной инструмент такого возврата – это грант в форме субсидии, только предоставляемый не авансом, а по результату. По сути, SIB – это наиболее эффективный инструмент достижения национальных целей, смысл которых в том, чтобы улучшать качество жизни граждан.

Сейчас у нас запущен первый такой проект в Якутии на базе 27 школ в Хангаласском улусе. Мы работаем со всеми категориями учеников и разработали программу повышения успеваемости школьников. Через три года мы должны получить 10%-ное улучшение образовательных результатов. Оцениваем так называемый индекс индивидуального

прогресса обучающихся: нет задачи всех двоечников сделать отличниками, важно добиться прогресса у каждого ученика разными методами, что приведет к росту успеваемости в целом. Проект стоит 60 млн руб., инвестором выступило наше дочернее общество – Фонд развития Дальнего Востока и Арктики. Мы реализуем его с Институтом образования Высшей школы экономики. Их задача – более эффективно настроить образовательную программу и подготовить учителей правильно по этой программе преподавать, построить работу с родительским сообществом, настроить организационно-финансовые модели работы системы образования для повышения ее эффективности. Мы не сомневаемся в том, что намеченный результат будет достигнут. Мы уже видим позитивные эффекты, видят их и региональные власти.

– Ну вот, вы получите первый опыт, оцените его. Что дальше?

– В 2019 г. мы с Минфином разработали постановление правительства (№ 1491 от 21 декабря 2019 г. – «Ведомости»), которое задает методологию таких проектов социального воздействия для пилотной отработки в регионах. Но такие проекты, к сожалению, не очень быстро структурируются. Сейчас у нас несколько проектов в высокой степени готовности в Приморском крае, Якутии, Челябинской области. Суммы инвестиций назвать пока не могу, потому что проекты еще структурируются в зависимости от возможностей регионов, но уже созданы рабочие группы, есть деятельный интерес региональных команд. Здесь речь идет о сферах здравоохранения, спорта, занятости, есть новые задумки для сектора образования, структурируем интересные проекты в сфере социального обслуживания, социальной защиты.

Кстати, мы погрузились в тему социальной защиты и активно прорабатываем вопросы с Минтрудом. Стало понятно, что здесь есть огромный потенциал для повышения социальных эффектов для конкретных людей. В психоневрологических интернатах люди оказываются не только потому, что у них есть проблемы со здоровьем, ментальные отклонения, но и потому, что рядом нет близкого человека или он есть, но не хочет брать на себя обузу. Содержание каждого такого человека для государства стоит дорого. Но многие из них поддаются коррекции и социально активны, они могут даже работать, если их учить, сопровождать, быть рядом. Если не всех их направлять в психоневрологические интернаты, а организовывать для них альтернативные формы социального обслуживания со специальными программами, внедрять сопровождаемое проживание, то у нас высвобождаются бюджетные средства, формируется экономический эффект, а у людей повышается качество жизни и шанс стать самостоятельными.

Не все регионы, с которыми мы работаем, готовы идти на совершенствование системы школьного образования. Регион одинаково платит за любой школьный результат – если, скажем, все начнут учиться хуже, государство не будет платить больше. Поэтому тут у регионов риск увеличения расходов небольшой. А вот сопровождаемое проживание для ментальных инвалидов не только имеет социальный эффект, но помогает регионам реально экономить ресурсы. А бюджеты на социальные нужды у регионов сейчас, конечно, трещат по швам.

– В таких проектах будут задействованы инвестиции ВЭБа?

– По-разному. В ряде проектов инвестором будет выступать «Почта России». В некоторых – крупные промышленные компании, которые и так тратят свои социальные бюджеты в регионах. У ВЭБа тут больше роль оператора, для нас это не вопрос извлечения прибыли. Допустим, есть регион, который хочет участвовать, но у него нет инвестора – мы должны найти инвестора. Важно, чтобы исполнителями были самые опытные игроки на рынке. Мы таких собираем.

– Правильно я поняла, что «Почта России» собирается инвестировать в проекты социального воздействия?

– «Почта России» будет инвестировать в проекты в целях их доступности в дальних регионах. Она будет помогать менять принцип оказания социальной и иной помощи с

заявительного на «выявительный»: человек или семья могут не знать об отдельных мерах поддержки, которые существуют в регионе, а им эта поддержка может быть необходима. Мы должны рассказать человеку об этих возможностях. При этом в России большое количество удаленных деревень и сел с тяжелой транспортной доступностью. И в эти дома, кроме почтальона, вообще никто не приходит. Мы придумали проект, в котором почтальон по отработанной методике собирает данные о самочувствии, нуждах и потребностях людей и передает информацию в социальные службы для оказания необходимой помощи и поддержки.

– Почему структурирование проектов проходит так долго?

– Во всех странах, где сейчас развиты SIB, они шли снизу вверх, зарождались на уровне муниципалитетов. Но у нас снизу мало что прорастает, у нас лучше идет сверху – и сразу на уровне глобальных участников. Нужно, что называется, показать уровень, иначе никто даже думать об этом не будет. В России сегодня для появления SIB есть все условия. Но каждому региональному министру нужно, чтобы федеральное министерство сказало «можно», а лучше – «нужно».

<https://www.vedomosti.ru/economics/characters/2020/12/17/851464-svetlana-yachevskaya>

РБК; ИВАН ТКАЧЁВ; 2020.12.18; СТРОЯЩЕЕ «СЕВЕРНЫЙ ПОТОК-2» СУДНО ВНОВЬ СМЕНИЛО ВЛАДЕЛЬЦА

Трубоукладчик, строящий газопровод «Северный поток-2», снова поменял владельца. Баржа «Фортуна» перешла от одного российского микропредприятия к другому – с одним сотрудником в штате

Трубоукладочная баржа «Фортуна», которая недавно приступила к строительству короткого участка газопровода «Северный поток-2» в водах Германии, снова поменяла собственника. Как следует из обновленной записи в Российском международном реестре судов (РМРС), владельцем судна теперь является ООО «КВТ-Рус». Ранее собственником баржи значилось ООО «Универсальная транспортная группа», которое приобрело судно у гонконгской Strategic Mileage в начале октября 2020 года. Об этой транзакции РБК писал 1 декабря.

Новая смена собственника баржи произошла на фоне возможного ужесточения санкций США в отношении «Северного потока-2». Против проекта уже введены потенциальные санкции по линии закона CAATSA («О противодействии неприятелям Америки через санкции»), которые могут быть наложены на инвесторов проекта. С декабря 2019 года действуют санкции в отношении иностранных операторов судов-трубоукладчиков «Северного потока-2», из-за которых прекратила подводную укладку труб швейцарско-голландская компания Allseas. Наконец, в этом месяце конгресс США одобрил дополнительные санкции, которые могут быть распространены на страховщиков трубоукладочных судов для газопровода и на организации, сертифицирующие газопровод перед вводом его в эксплуатацию.

Точная дата, когда ООО «КВТ-Рус» получило в собственность баржу «Фортуна», из судового реестра не выводится. РБК направил запрос об этом в **пресс-службу Минтранса** (отвечает за реестры морских судов). 11 декабря «Фортуна» прибыла к месту строительства газопровода в исключительной экономической зоне Германии, где нужно проложить 2,6 км на относительно небольшой глубине. Сейчас баржа укладывает трубы к востоку от немецкого острова Рюген в Балтийском море, следует из данных сервиса Myshiptracking. Работы могут продлиться до 31 декабря, сообщало ранее Федеральное морское и гидрографическое агентство Германии.

Что известно о «КВТ-Рус»

«КВТ-Рус» – московское микропредприятие, как и прежний владелец «Универсальная транспортная группа» (внесены в реестр малого и среднего предпринимательства ФНС). В 2019 году (последние данные ФНС) у нее практически не было активов, в кассе было 1

тыс. руб., а выручки не было. В компании работает один человек – ее гендиректор и учредитель Сергей Викторович Малков. Про него известно только то, что он руководит ЗАО СП «Аэроприма», зарегистрированном по тому адресу, что и «КВТ-Рус».

«КВТ-Рус» только 10 декабря 2020 года изменило зарегистрированный основной вид деятельности – с «оптовой торговли водопроводным и отопительным оборудованием» на «предоставление услуг по перевозкам», следует из данных ФНС. Дополнительный вид деятельности был изменен с «производства прочих насосов и компрессоров» на «деятельность морского грузового транспорта».

«Фортуна», построенная в Китае, но ходящая под российским флагом, строила прибрежный участок «Северного потока-2» в России до введения американских санкций. На тот момент судно по договору бербоут-чартера (аренды) эксплуатировала российская группа компаний МРТС. В августе 2020 года МРТС заявила, что не собирается участвовать в достройке «Северного потока-2». 1 декабря компания сообщила РБК, что договор аренды был расторгнут по инициативе собственника.

«Универсальная транспортная группа», которая владела трубоукладочной баржей около двух месяцев, точно была осведомлена, с какими санкционными рисками столкнется, приобретая «Фортуну», то есть вряд ли компания вдруг осознала эти риски и избавилась от баржи, сказала РБК эксперт по санкциям в Университете Цюриха Мария Шагина. Поэтому скорее эти маневры с собственностью являются частью многоуровневой схемы с целью дистанцировать бывших владельцев судна от санкций, предполагает она.

Закон декабря 2019 года о санкциях против трубоукладчиков «Северного потока-2» предусматривал, что санкции также могут быть введены против иностранных компаний (в том числе российских), которые участвуют «в обманных или структурированных сделках», через которые суда предоставляются для достройки «Северного потока-2». По словам Шагиной, законодательные основы для введения санкций против организаторов таких схем существуют, но «в прошлом санкции не всегда вводились строго по букве закона».

«Вчера сенатор Тед Круз [инициатор санкций конгресса США в отношении «Северного потока-2»] объявил, что новый отчет о компаниях, предоставляющих суда для строительства газопровода, должен быть скоро опубликован», – добавляет Шагина. На основании этого отчета администрация США может ввести санкции против таких компаний. «Возможно, что это [смена собственников баржи] как-то связано с желанием запутать следы до того, как администрация Джо Байдена возьмет контроль над санкциями», – резюмирует эксперт.

Ключевой вопрос

По данным S&P Global Platts, всего осталось уложить чуть более 150 км трубопровода, из них около 147 км в водах Дании, и несколько километров в Германии. Кроме того, участок у берегов Германии еще и намного мельче, чем датский. Глубина в этом районе не превышает 30 м, что позволяет использовать для строительства якорную «Фортуна», не обладающую системами динамического позиционирования. Кроме того, работы на таком мелководье не подпадают под американские санкции. Поэтому основной вопрос остается открытым – кто и как будет достраивать газопровод в водах Дании.

Системой динамического позиционирования обладает другой российский трубоукладчик – «Академик Черский», который пока не участвовал в строительстве «Северного потока-2» и курсирует в Балтийском море. Трубоукладчик принадлежит непубличному АО «Самарский теплоэнергетический имущественный фонд».

РБК направил запрос в швейцарскую проектную компанию Nord Stream 2 AG по строительству «Северного потока-2» и в **пресс-службу** «Газпрома» (100%-ный владелец Nord Stream 2).

<https://www.rbc.ru/economics/18/12/2020/5fdb58f29a79479522af0277>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СПЕЦВЫПУСК; НАТАЛЬЯ РЕШЕТНИКОВА, НИНА РУЗАНОВА; 2020.12.17; С НАЦПРОЕКТОМ ПО ДОРОГЕ; В СИБИРИ ЗА ГОД ПОТРАТИЛИ НА СТРОИТЕЛЬСТВО И РЕМОНТ МАГИСТРАЛЕЙ 47 МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ

Сибирь сегодня – это масштабная дорожная стройка: в 2020 году работы развернулись на 1,8 тысячи километрах сети.

Стартовавший в 2019 году и ставший логичным продолжением федеральных и региональных программ, **нацпроект** ставит несколько задач. Увеличить долю автодорог регионального значения в нормативном состоянии до 50,9 процента, а городских – до 85 процентов к 2024 году. Снизить число мест концентрации ДТП в два раза по сравнению с 2017-м. А смертность на дорогах должна уменьшиться благодаря **БКАД** минимум в 3,5 раза.

С **нацпроектом** синхронизирован **«Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры»**, реализуемый согласно указу президента России от 7 мая 2018 года № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года». В него включено одиннадцать крупных федеральных проектов. Один из них – участок федеральной трассы Р-254 «Иртыш», соединяющей Новосибирскую область с западом страны и продолжающей М5 «Урал».

Обновленную дорогу в формате телемоста в рамках международного форума «Транспортная неделя – 2020» открыли **председатель правительства РФ Михаил Мишустин**, **заместитель министра транспорта РФ – руководитель Федерального дорожного агентства Андрей Костюк** и губернатор Новосибирской области Андрей Травников.

Теперь один из самых загруженных участков «Иртыша» в Новосибирской области – четырехполосная трасса IB категории в цементобетонном покрытии с тремя разноуровневыми развязками. И, как отметил глава **Росавтодора**, в текущем году это самый протяженный из объектов дорожного строительства с цементобетонным покрытием в России.

– Завершающие 13,5 километра дают возможность почти в два раза повысить пропускную способность одной из самых загруженных трасс региона. Два года назад было понятно, насколько велик экономический эффект от этого объекта. Здесь – и серьезная экономия на содержании автодороги, построенной по новым технологиям, и новый импульс к развитию транспортно-логистического комплекса региона, так как сорок процентов трафика по Р-254 приходится на грузовой транспорт, и высокий уровень безопасности дорожного движения, – прокомментировал глава региона Андрей Травников.

На реконструкцию 30-километрового участка «Иртыша», начавшуюся в 2015 году, было затрачено около восьми миллиардов рублей из бюджетов всех уровней. Между тем, как подчеркнул **Владимир Путин** на встрече с сенаторами в сентябре нынешнего года, для дальнейшего развития дорожного строительства в стране необходимо изыскивать и другие, не только бюджетные, ресурсы. В частности, президент посоветовал шире использовать возможности государственно-частного партнерства.

Такие примеры в Сибири есть. Вспомнить только четвертый мост через Обь в Новосибирске – первые сваи этого сооружения, которое возводится в том числе на средства частного инвестора, забили в мае этого года. Справедливости ради следует сказать, что инвестор возьмет на себя лишь четвертую часть общих затрат (десять миллиардов из сорока), а львиная доля расходов придется опять-таки на федеральный бюджет, но механизм концессии в данном случае действительно применили. Тем более что десять миллиардов – это сумма, почти вдвое превышающая все расходы на «дорожный» **нацпроект** в Новосибирской области в уходящем году.

Есть и другие примеры участия бизнеса в развитии дорожной сети сибирских регионов. Так, в этом году в Кызыле состоялось подписание соглашения между правительством

Тувы и Голевской горнорудной компанией, приступающей к освоению Ак-Сугского медно-порфинового месторождения в Тоджинском районе. Документ положил конец длительным дискуссиям, которые стороны вели об уровне ответственности нового недропользователя.

Одним из предметов спора было строительство дороги. Добраться до Ак-Сугского медно-порфинового месторождения можно было по глухой тайге. Изначально компания планировала пойти по кратчайшему пути, построив лишь тридцать километров автомобильной трассы. Но власти Тувы настояли на варианте, который выгоден с точки зрения перспективного развития северо-восточной части республики. Соглашение предусматривает строительство новой дороги от города Турана, находящегося на федеральной автотрассе, до поселка Ырбан в Тоджинском районе – как предполагают власти, это откроет новые возможности для освоения этих земель, богатых лесом и полезными ископаемыми.

В результате, по словам руководителя материнской структуры Голевской компании – компании «Интергео» Льва Кузнецова, только в строительство автодороги «Туран – Ак-Суг» компания вложит двадцать миллиардов рублей.

Кстати, «перезагрузка» **нацпроектов**, которую они пережили в этом году, коснулась и **БКАДа**. Есть ряд важных моментов. В частности, в его составе появится новый федеральный проект – «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях». Благодаря ему финансирование этого направления увеличится почти в десять раз – с 20 до 200 миллиардов рублей до 2024 года. По мнению экспертов, прежний объем средств позволял бы обновить не более одного-двух процентов парка городского транспорта, тогда как сейчас есть повод надеяться на более весомые результаты (30 процентов к 2020 году).

Для сибирских городов это невероятно актуально: именно за новые автобусы и троллейбусы голосовали новосибирцы в рамках пилотного проекта «Народный бюджет», именно срыв поставок новых единиц транспорта стал причиной недавнего крупного скандала в Новокузнецке. Сибиряки нуждаются в современном транспорте, и, подчеркнем, со следующего года народ будут слышать лучше.

Еще одно нововведение в рамках **нацпроекта БКАД** – регулярные опросы граждан. Правда, пока идет речь только о народной оценке федеральных трасс. Удовлетворенность населения их состоянием должна вырасти, планируют в правительстве, до шестидесяти процентов к 2030 году – с нынешних сорока.

<https://rg.ru/2020/12/17/reg-sibfo/skolko-potratili-na-stroitelstvo-i-remont-magistralej-za-god-v-sibiri.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА, СВЕТЛАНА МЕНТЮКОВА; РВЕТСЯ В НЕБО; НОВЫЙ САМОЛЕТ ИЛ-114-300 СОВЕРШИЛ СВОЙ ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ

Новый пассажирский турбовинтовой самолет Ил-114-300, разработанный Авиационным комплексом им. С.В. Ильюшина, совершил первый полет. Воздушная машина оснащена новым российским двигателем. Как подчеркнули в минпромторге, на финансирование НИОКР и подготовку производства, в том числе многофункционального двигателя ТВ7-117СТ-01, направлено 25 млрд рублей.

«Двигатель многофункционален, мы рассчитывали его использование на разных типах самолетов: Ил-114, Ил-112 и на вертолетах Ми-38. Всего по программе планируется производство и реализация до 100 ВС типа Ил-114-300 на период до 2030 года для поставки в гражданскую авиацию, государственным заказчикам, на экспорт. С получением сертификата в 2022 году будут подготовлены к поставке через «ГТЛК» первые серийные самолеты. Первым эксплуатантом станут «Полярные авиалинии», – прокомментировал первый полет лайнера глава Минпромторга России Денис Мантуров.

Самолет пилотировал экипаж в составе шеф-пилота ПАО «Ил», летчика-испытателя первого класса, Героя России Николая Куимова и летчика-испытателя первого класса Дмитрия Комарова, бортового инженера-испытателя первого класса Олега Грязева. Полетное задание предусматривало проверки режимов работы силовой установки, устойчивости и управляемости самолета, а также функционирования его систем.

«Конец года богат авиационными премьерями. Как вы знаете, 15 декабря впервые взлетел среднемагистральный лайнер МС-21-310 с двигателями ПД-14. Сегодня впервые поднялся в воздух турбовинтовой Ил-114-300 – еще одна машина в пассажирской линейке, которую наши авиастроители предложат перевозчикам в ближайшей перспективе», – сказал генеральный директор Госкорпорации «Ростех» Сергей Чемезов.

По его словам, новый самолет не требователен к уровню аэродрома, а также приспособлен к эксплуатации в суровых условиях Севера, Сибири, Дальнего Востока и может стать базовой машиной для развития региональных перевозок. Он отметил, что в 2022 году ОАК планирует завершить сертификацию Ил-114-300, а с 2023 года – начать его серийные поставки.

Самолет производится по серийным технологиям на предприятиях, входящих в Объединенную авиастроительную корпорацию. На авиазаводе «Сокол» изготавливают фюзеляжи. В изготовлении агрегатов участвуют заводы «Васо» и «Авиастар-СП» в Воронеже и Ульяновске. Финальная сборка проходит на Луховицком авиационном заводе им. П.А. Воронина. Ил-114 – семейство российских ближнемагистральных турбовинтовых пассажирских самолетов для местных авиалиний. Машина рассчитана на 64 места с учетом реальной загрузки на региональных перевозках.

Как ранее сообщали в минпромторге, в ближайшие пять лет планируется ввести в серию четыре новые модели самолетов для региональных и среднемагистральных перевозок.

<https://rg.ru/2020/12/16/novyj-passazhirskij-samolet-il-114-300-sovershil-pervyj-polet.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; АННА БОНДАРЕНКО; 2020.12.17; С МУЖСКИМ ХАРАКТЕРОМ; В ПРИМОРЬЕ СОШЛО СО СТАПЕЛЕЙ СУДНО «КАТЕРИНА ВЕЛИКАЯ», СПОСОБНОЕ РАБОТАТЬ В АРКТИКЕ

В Большом Камне на судостроительном комплексе «Звезда» спустили со стапеля первое в серии многофункциональное судно снабжения усиленного ледового класса Icebreaker 7. Корабль, получивший громкое имя «Катерина Великая», стал первым из четырех, который построят для НК «Роснефть» на ССК «Звезда».

Спуск со стапеля – это завершение одного из важных этапов постройки. К этому моменту готовый корпус судна оборудован системами и механизмами. Одной из завершающих операций этапа стала установка винторулевых колонок – ключевого элемента системы электродвижения судна, который обеспечивает его высокие ходовые и маневровые качества. В дальнейшем судно отбуксируют к достроечной набережной, где ему предстоит пройти швартовный этап испытаний: работы по проверке и наладке систем и оборудования для дальнейшей подготовки к проведению ходовых испытаний.

«Катерина Великая» сможет преодолевать арктические льды толщиной до 1,5 метра, и по словам директора ООО «ССК «Звезда» Сергея Целуйко, первая в своем роде – подобных судов такого ледового класса нет не только в России, но и в мире. Суда этой серии предназначены для неограниченного района плавания и выполнения множества операций, в том числе ледокольных. Они могут перевозить грузы, сопровождать суда, буксировать крупные объекты.

«Катерина Великая» и еще три судна этой серии были заложены в сентябре 2017 года в присутствии президента РФ Владимира Путина. Сейчас, параллельно с достройкой «Катерины», идут работы по сборке секций и блоков для еще одного «снабженца».

По словам присутствовавшего на церемонии губернатора Приморья Олега Кожемяко, это судно, «которое проложит свой путь по Северному морскому пути и будет делать то, что наметила Россия много лет назад».

<https://rg.ru/2020/12/16/reg-dfo/v-primore-soshlo-so-stapelej-sudno-katerina-velikaia.html>

ГУДОК; ЗУБОВ АЛЕКСАНДР; 2020.12.17; ЦИФРОВАЯ СИСТЕМА НАЦИОНАЛЬНОГО МАСШТАБА; ЛУЧШИЕ СЕРВИСЫ РЖД МОГУТ СТАТЬ ОСНОВОЙ ДЛЯ ОБЩЕОТРАСЛЕВОЙ МУЛЬТИМОДАЛЬНОЙ ПЛАТФОРМЫ

17 декабря в ИД «Гудок» прошла международная транспортно-логистическая конференция «PRO//Движение.Digital». Ее темой стал «Цифровой иммунитет транспортной отрасли». Участники конференции подтвердили своевременность и правильность выбора ОАО «РЖД» цифровизации в качестве одного из основных инструментов повышения эффективности работы.

Замдиректора Департамента цифровой трансформации Министерства транспорта РФ Евгений Ткаченко заявил: «Пандемия сделала цифровизацию транспортного комплекса необратимой. Был свиной грипп, птичий, атипичная пневмония, но ничто так не повлияло на нашу жизнь, как нынешняя пандемия. Произошло это, видимо, потому, что она выступила спусковым механизмом более глобальных процессов». Он отметил, что цифровизация долго обсуждалась на разных уровнях, но с приходом COVID-19 в этом вопросе случился настоящий прорыв.

Исполнительный партнер Gartner (исследовательская и консалтинговая компания, специализирующаяся на рынках информационных технологий) Максим Григорьев отметил, что лучше других к кризисной ситуации оказались готовы компании, до прихода нового коронавируса сформировавшие свой цифровой иммунитет. (Цифровой иммунитет предполагает защиту бизнеса от негативных последствий ограничительных мер, в частности локдаунов, в период пандемии за счет развития цифровых технологий.) Те, кто уже имел заделы в области цифровых технологий, сумели быстро перестроиться на дистанционные сервисы и сохранить свои позиции на рынке.

По общему мнению, к таким компаниям, безусловно, относится ОАО «РЖД». Заместитель генерального директора холдинга Евгений Чаркин сообщил, что Стратегия цифровой трансформации ОАО «РЖД» была принята еще в 2019 году и ни один из входящих в нее 55 крупных проектов не был свернут во время пандемии. Часть уже созданных клиентских сервисов дистанционного взаимодействия оказались востребованными партнерами и клиентами куда в большем объеме, чем ожидалось. В частности, прирост клиентской базы отмечен на цифровой платформе «Грузовые перевозки», созданные электронные сервисы для пассажиров позволили в этом году на 30% увеличить продажи электронных билетов в сравнении с данными прошлого года.

Евгений Чаркин отдельно выделил рост востребованности электронного документооборота на внутрироссийских перевозках и рост интереса к проекту «Интертран», позволяющему сопровождать мультимодальную транснациональную перевозку электронными данными, обеспечивая электронное взаимодействие всех участников и государственных органов. Реализованный в 2019 году пилотный проект перевозки с «Интертран» по маршруту Иокогама (Япония) – Владивосток – станция Силикатная сократил общий путь за счет снижения времени оформления документов более чем на четверо суток. «Мы с большим вниманием следим за развитием проекта «Интертран», – отметил генеральный директор АО ОТЛК ЕРА Алексей Гром. – За такими технологиями будущее».

Успешно применен «Интертран» и при доставке транзитных грузов через территорию РФ из КНР в Белоруссию. Заместитель главного инженера Белорусской железной дороги Геннадий Глевицкий сообщил, что БЖД и РЖД уже более 10 лет сотрудничают в развитии электронного документооборота и сегодня большая часть грузов в

двухстороннем сообщении перевозится с использованием таких документов. Он предложил подумать над следующим шагом. «Стоит задуматься об отказе от документооборота вообще. Зачем гонять по сети документы, пусть и электронные, когда перевозку можно обеспечить при помощи информации, размещенной на цифровой транспортно-логистической платформе? И сделать ее постоянно доступной для всех участников перевозки в виде информации на портале. Скорее всего, такая платформа должна будет строиться на технологии блокчейн», – говорит Геннадий Глевицкий.

Развитие цифровизации предполагает значительное изменение нормативного регулирования отрасли. И, по мнению директора Ассоциации «Цифровой транспорт и логистика», генерального директора «РТ-Инвест Транспортные системы» Антона Замкова, ведущие компании должны активно включиться в этот процесс. «Эффективность и скорость трансформации будут зависеть от того, насколько нормы правового и технического регулирования соответствуют темпам развития и возможностям новых цифровых решений, учитывают и парируют новые технологические риски. Потому национально ориентированный бизнес просто обязан взять на себя новую роль: активной и инициативной разработки проектов нормативных актов, а также их обкатки в ходе реализации пилотных проектов и в режиме «регуляторной песочницы», – подчеркнул Антон Замков.

Евгений Ткаченко обратил внимание на рожденные цифровизацией задачи кадрового развития отрасли. Более половины транспортных компаний переходят на новые бизнес-модели, основанные на цифровых технологиях. В связи с этим возникает два стратегических вопроса: где найти новые кадры с необходимыми новыми компетенциями и что делать с теми, кто высвобождается в результате внедрения цифровых технологий? «Число высвобождаемых рабочих мест в транспортном комплексе потенциально очень большое. И стратегия цифровой трансформации должна предусматривать работу по их переподготовке для работы в новых технических условиях», – сказал представитель **Минтранса**. Говоря о роли ОАО «РЖД» в цифровизации отрасли, Евгений Ткаченко заметил, что компания создает на основе своей инфраструктуры цифровую систему национального масштаба. Ее лучшие цифровые сервисы могут стать основой для формирования общеотраслевой платформы.

Согласен с таким посылом и Антон Замков, по мнению которого масштабные цифровые проекты крупных компаний могут при объединении создать единую платформу транспортной мультимодальности, обеспечивающую работу цифровых транспортных коридоров. «Это электронная торговая площадка РЖД «Грузовые перевозки», электронная навигационная пломба, цифровой МАПП (многосторонний автомобильный пункт пропуска) с электронной очередью и одним окном для всех надзорных процедур, госсистема «Платон» как способ мониторинга логистики на всех федеральных трассах», – приводит пример возможного взаимодействия Антон Замков.

Цифровизация таких гигантов, как РЖД, стимулирует развитие отечественной IT-индустрии. В качестве примера можно привести АО «Компания ТрансТелеКом» (ТТТ), реализующее проекты по заказу ОАО «РЖД». В частности, в этом году ТТТ создал в интересах холдинга «РЖД» Единый центр мониторинга информационной безопасности, основной задачей которого является формирование единой технической, нормативной и организационной базы. Он следит за состоянием защищенности информационных ресурсов ОАО «РЖД», его дочерних компаний и партнеров. Центр обеспечивает своевременное качественное автоматизированное реагирование на любые инциденты в области информационной безопасности. «Это один из самых знаковых наших проектов в этом году», – считает заместитель генерального директора по коммерческой деятельности АО «Компания ТрансТелеКом» Алексей Ноздрин.

Во время конференции отмечалось, что компании транспортно-логистического комплекса, вовремя и качественно осуществляющие переход на цифровые сервисы, имеют

возможность не только устоять сегодня, но и обеспечить себе заметное место на рынке транспортных услуг в будущем.

<https://gudok.ru/content/infrastructure/1547284/>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2020.12.17; ГИБКОСТЬ УПРАВЛЕНИЯ ПОЗВОЛЯЕТ ВЫПОЛНИТЬ ВСЕ ПЛАНЫ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ, НЕСМОТРЯ НА ПАНДЕМИЮ КОРОНАВИРУСА

Заместитель **Председателя Правительства РФ Марат Хуснуллин** выступил перед сенаторами на 493-м заседании Совета Федерации в рамках «правительственного часа». Он рассказал о мерах Правительства РФ по развитию строительной отрасли и модернизации дорожно-транспортной инфраструктуры.

Как сказал **вице-премьер**, основная задача отрасли связана с целями, обозначенными в национальных проектах **Президентом РФ**. По его словам, огромное положительное влияние на строительную отрасль оказали принятые поправки в федеральное законодательство: в весеннюю сессию были приняты 50 поправок в 9 федеральных законов.

Для транспортных объектов строительный цикл сокращен более чем на год. Подготовлены еще порядка 30 поправок в различные федеральные законы, сообщил **Марат Хуснуллин** и выразил надежду, что они также будут поддержаны законодателями. Правительство РФ провело серьезную работу по сокращению и унификации обязательных требований в строительстве. Так, из 10 тыс. норм 30% носят теперь рекомендательный характер. «Это существенно облегчит жизнь проектировщиков и застройщиков, приведет к ускорению и удешевлению строительства», – сказал **Марат Хуснуллин**.

В течение ближайших 2 месяцев еще 30% строительных норм будут сокращены, 90% сводов и правил уточнены или переработаны.

Сегодня работа регионов оценивается по шести параметрам, в том числе и по дорожному строительству. Разработана шкала, так называемые светофоры, по каждому из направлений. «Такой рейтинг составляется еженедельно, информация оперативно поступает в Аппарат **Президента РФ**. Эта система всех очень хорошо стимулирует и подтягивает», – заметил **вице-премьер**.

Благодаря гибкости управления все планы по строительству, несмотря на пандемию коронавируса, будут перевыполнены, заявил **Марат Хуснуллин**. Предстоит дальнейшая работа по сокращению административных процедур, по его словам, только сокращение на один год инвестиционно-строительного цикла приводит к уменьшению на треть финансовых оборотных ресурсов.

Как известно, к 2030 году поставлена задача довести долю дорожной сети в крупнейших городских агломерациях, находящуюся в нормативном состоянии, до 85% и долю автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, находящихся в нормативном состоянии, до 60%. Для решения этой задачи необходимо максимально привлекать и внебюджетные деньги, порядка десяти проектов могут быть реализованы с привлечением внебюджетных инвестиций. В планах правительства – выпуск инфраструктурных облигаций. «В бюджете на все денег не хватает, нужно привлекать деньги с рынка, делать комбинированные проекты с разными источниками финансирования», – заявил **Марат Хуснуллин**.

По его словам, в сфере дорожно-транспортного строительства темпы реализации **нацпроекта БКАД** в текущем году выросли. Решение о выделении дополнительных оборотных 100 млрд руб. на опережающую реализацию дорожных проектов позволило провести строительство и реконструкцию 75 км автомобильных дорог и более 1200 пог. м искусственных сооружений. На эти средства ведутся капитальный ремонт и ремонт более 2500 км автомобильных дорог и более 1800 пог. м искусственных сооружений. На 20%

увеличено количество объектов, приведенных в нормативное состояние – 7216 вместо 6000. На 15% увеличено количество уложенного асфальтобетонного покрытия – 142 млн кв. м вместо 123 млн кв. м. «Временно свободные средства были выделены всем регионам, которые заявили о том, что смогут сделать большие объемы. В результате такого технического решения десятки регионов смогли увеличить объемы ремонта и дорожного строительства», – подчеркнул **вице-премьер**.

Зампред Правительства РФ отметил, что благодаря принятию так называемого транспортного закона, который вызывал много споров, уже в 2021 году завершится строительство ЦКАД, в противном случае ее бы строили еще порядка двух лет.

Среди ключевых дорожных проектов **вице-премьер** отметил следующие:

– строительство трассы М-12 Москва – Казань. Дорога позволит в два раза сократить время в пути между Москвой и Казанью, обеспечит эффективную коммуникацию между центрами экономического роста. Строительство ведется на восьми этапах по территории пяти субъектов РФ: Московской, Владимирской, Нижегородской областей, Чувашской Республики и Республики Татарстан. Строительство автомобильной дороги в каждом из регионов позволит обеспечить занятость местного населения, загрузит работой местные карьеры и предприятия по производству дорожно-строительных материалов. Крупнейший инфраструктурный проект будет реализован в кратчайшие сроки;

– строительство трассы Р-260 «Таврида» протяженностью 250,75 км, связавшей Керчь, Симферополь и Севастополь;

– реконструкция автомобильной дороги А-181 «Скандинавия» Санкт-Петербург – Выборг – граница с Финляндской Республикой на участке км 65+000 – км 134+000 в Ленинградской области протяженностью 57,095 км;

– строительство и реконструкция автомобильной дороги А-289 Краснодар – Славянск-на-Кубани – Темрюк протяженностью 119,177 км;

– строительство и реконструкция участков автомобильной дороги М-7 «Волга» на участке обхода Нижнекамска и Набережных Челнов в Республике Татарстан протяженностью 89,4 км;

– строительство автомобильной дороги Р-22 «Каспий» на участке обхода г. Волгограда протяженностью 71,249 км;

– реконструкция автомобильной дороги М-5 «Урал» на участке км 19 – км 37 в Московской области протяженностью 35,822 км.

В заключение **Марат Хуснуллин** ответил на вопросы сенаторов. Например, Сергей Леонов, представляющий Смоленскую область, обратил внимание на то, что регионы не могут осуществлять ремонт трамвайных путей и контактной сети электротранспорта за счет средств региональных дорожных фондов в рамках реализации **нацпроекта БКАД**. «Предложение об использовании средств региональных дорожных фондов на ремонт трамвайных путей мы подготовили и внесем соответствующие поправки. Это право регионов мы не должны ограничивать, но нужно иметь в виду, что это более дорогостоящие работы», – отметил **Марат Хуснуллин**.

Сенатор от Челябинской области Олег Цепкин задал вопрос, касавшийся модернизации федеральной трассы М-5. По его словам, на участке Уфа – Челябинск успешно идет реконструкция с расширением до четырех полос, в декабре запускается очередной участок протяженностью 10 км, график работ и финансирование расписаны до 2024 года. Но 180 км дороги – самый аварийный, горный участок трассы – не вошли в программу реконструкции. «Планируется ли включение в перспективную программу развития сети автомобильных дорог федерального значения на 2025-2030 годы продолжение реконструкции М-5 на данном участке?» – поинтересовался Олег Цепкин.

«**Минтранс России** поставлена задача создать опорную дорожную сеть страны, – напомнил зампред **Председателя Правительства РФ**. – На прошедшей Транспортной неделе эта проблема была рассмотрена, что называется, в первом приближении, мы еще

вернемся к этому вопросу, и до марта 2021 года программа развития опорной сети автомобильных дорог до 2035 года, куда войдет и данный участок М-5, должна быть разработана. Ключевая проблема в том, что у нас начаты проекты, объемы финансирования которых превышают лимит средств. Совсем не хочется растягивать эти стройки на годы из-за лимитов, лучше сконцентрировать средства и закончить один объект, потом приступить к следующему, чем размазывать средства тонким слоем и иметь массу незавершенных объектов».

<https://transportrussia.ru/item/5963-gibkost-upravleniya.html>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; ТАТЬЯНА ЛАРИОНОВА; 2020.12.17; УСТОЙЧИВЫЙ ТРЕНД – АКТИВНАЯ ЦИФРОВИЗАЦИЯ

Профессиональное сообщество обсудило вопросы транспортной безопасности.

В рамках Транспортной недели прошла отраслевая конференция, посвященная вопросам безопасности на транспорте. Модератором выступил директор Департамента транспортной безопасности и специальных программ **Минтранса России** Анатолий Демьянов.

Участники дискуссии обсудили уровень взаимодействия между органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и транспортным сообществом в целях совершенствования системы мер по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортного комплекса (ОТБ ОТК).

В ходе мероприятия была дана информация о проводимой **Минтрансом России** работе по совершенствованию законодательства Российской Федерации в области ОТБ, а также о мерах противодействия распространению новой коронавирусной инфекции (COVID-19) на ОТК.

Первоочередной задачей государства и бизнеса является бесперебойная и безаварийная работа транспорта. Важнейшую роль в этом вопросе играет дальнейшее совершенствование нормативной правовой базы в области ОТБ.

Анатолий Демьянов рассказал о результатах проделанной работы в области ОТБ за 2020 год. В рамках плана законопроектной деятельности в текущем году в Правительство РФ внесены три проекта федеральных законов, положения которых предусматривают возможность для субъектов ТИ и перевозчиков не назначать лиц, ответственных за обеспечение ТБ на ТС автомобильного и пригородного железнодорожного транспорта, из числа персонала экипажа ТС при выполнении перевозки пассажиров, опасных грузов и грузов повышенной опасности; возможность привлечения служебных собак в рамках защиты от актов незаконного вмешательства (АНВ); исключение выдачи специальных разрешений на перевозку грузов повышенной опасности железнодорожным, внутренним водным транспортом, на их перевалку в речных портах.

В ходе мониторинга категорирования, утверждения оценок уязвимости и планов обеспечения безопасности, аттестации сотрудников и аккредитации подразделений с 2018 года выполнен большой объем работ. Результаты мониторинга показывают значительный рост выполнения показателей требований по объектам транспортной инфраструктуры (ОТИ). Так, по сравнению с 2018 годом количество утвержденных оценок уязвимости ОТИ увеличилось в 5 раз, планов ОТБ ОТИ – в 7 раз, количество утвержденных оценок уязвимости ТС выросло в два раза, утвержденных планов ОТБ ТС – в 3 раза. Также по сравнению с 2018 годом в 2,5 раза выросло число аккредитованных подразделений ТБ и аттестованных сил ОТБ, это порядка 150 тыс. человек.

Федеральный закон № 248 «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации» вступает в силу с 1 июля 2021 года, за исключением отдельных положений. О том, как изменится роль и характер работы

Ространснадзора в государственной системе ОТБ в условиях появления новых видов угроз с учетом выхода этого закона, рассказал советник руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Владимир Черток.

По его словам, новый закон значительно расширяет область объектов надзора, к объектам ТИ и ТС добавляются подразделения ТБ. Со следующего года полномочия по проверке учебных центров и аттестующих организаций переходят к Федеральной службе по надзору в сфере транспорта.

Устойчивый тренд – активная цифровизация в сфере транспортной безопасности. Как сказал Владимир Черток, основной акцент сделают на ЕГИС ОТБ, через которую будет идти весь информационный обмен между службой и субъектами надзора. Будет создан единый реестр контрольно-надзорных мероприятий, который будет находиться в ведении Генеральной прокуратуры РФ.

Если по действующему законодательству субъект мог обращаться в суд с протестом или жалобой на выданное предписание, то по новому закону необходима досудебная система обжалования в соответствующем надзорном органе. «В целом служба, как и все надзорные органы, переходит на систему самообследования, когда предприятие само проводит оценку соответствия обязательным требованиям. Идеология надзорных органов изменилась: перед инспектором не стоит задача наказать, показатели его работы – снижение числа погибших и пострадавших на транспорте и уменьшение материального ущерба, – подчеркнул Владимир Черток. – Очень важно, чтобы мы перешли на профилактику правонарушений, организовали взаимодействие с субъектами в электронном виде. Кроме того, новый закон предусматривает еще такую форму взаимодействия, как консультация субъектов».

Базовой точкой для всех объектов ТИ и субъектов станут центры управления ТБ, функционал которых существенно изменился в связи с новыми требованиями. Предприятия будут нести ответственность за передачу достоверных сведений о ТБ как внутри самого предприятия, так и в контролирующие органы.

«Теперь рейдовые осмотры будут проводиться по территориальному принципу, когда инспекторы **Ространснадзора** смогут одновременно проверять все находящиеся на данной территории объекты ТИ, относящиеся к разным видам транспорта. Эти рейды будут проходить с использованием как тест-предметов, так и тест-объектов. Это значит, что проверки будут проходить с участием представителей ФСБ и МВД», – заметил Владимир Черток.

Он напомнил, что впервые в законодательстве появилось такое направление, как стимулирование добросовестности субъекта надзора: организации, выполняющие все требования по ТБ, смогут получить от контрольных органов некоторые послабления.

Еще одна новелла связана с тем, что **Ространснадзор** может инициировать иски о возмещении ущерба за предоставление ложной информации по ТБ. Это сделано для того, чтобы исключить нездоровую конкуренцию среди субъектов.

Кроме этого, новый закон усиливает роль прокуратуры с точки зрения контроля деятельности надзорных органов в целом.

Сегодня вся ответственность за обеспечение ТБ лежит на субъектах транспортной инфраструктуры. Участники конференции отметили, что необходимо искать баланс в этой сфере, чтобы снижение финансовой нагрузки на предприятия не сказалось на уровне их защищенности от АНВ. С этой целью в **Минтрансе** создана межведомственная рабочая группа, задача которой – внесение предложений по оптимизации выполнения требований по ТБ на практике, снижению затрат субъектов при сохранении должного уровня безопасности, сообщил Анатолий Демьянов.

Эта проблема крайне актуальна для ОАО «РЖД», для компании реализация всех требований законодательства по ТБ выливается в космические суммы. «В ценах 2018 года нам потребовалось бы одновременно в течение года направить на эти цели более 1,5 трлн

руб., сумма неподъемная ни для РЖД, ни для федерального бюджета», – заявил заместитель генерального директора ОАО «Российские железные дороги» Николай Федосеев.

Положениями ФЗ № 270 установлена поэтапность оснащения техническими средствами и ОТБ ОТИ железнодорожного транспорта. «Этот закон является прорывным на пути обеспечения ТБ на всех наших объектах, – подчеркнул Николай Федосеев. – В первую очередь он дает нам возможность их упорядочить, найти понимание со стороны контрольно-надзорных органов. Компания еженедельно получает требования контрольных органов обеспечить ТБ на тех или иных объектах, которых у нас около 40 тыс. по всей стране. Выполнить эти требования одновременно невозможно. Поэтапное выполнение этих требований согласно ФЗ № 270 позволит нам ежегодно определять объекты, которые подлежат первоочередному оснащению с точки зрения ТБ».

Как ни странно это звучит, но поэтапность оснащения техническими средствами и ОТБ объектов ТИ железнодорожного транспорта не уменьшает нагрузку на ОАО «РЖД», напротив, может привести к увеличению стоимости этих работ из-за ежегодного роста цен. «Надо понимать, что эпопея с оснащением всех объектов РЖД будет идти не один год. До пандемии коронавируса в компании планировали ежегодное увеличение расходов на ТБ с учетом

господдержки, – пояснил Николай Федосеев. – Мы понимаем, что все установленные технические средства (интроскопы, рамки и т. д.) в условиях интенсивной эксплуатации через 5-7 лет придут в негодность, это значит, что всю работу по выполнению требований по ТБ необходимо будет проводить заново».

Параллельно с ростом количества объектов растет и численность ПТБ, с содержанием которых связана основная масса расходов, что автоматически увеличивает нагрузку на компанию. «Нужно найти гармонию между затратами и самой безопасностью, чтобы снижение финансовой нагрузки на ОАО «РЖД» не отразилось на безопасности пассажиров и объектов железнодорожного транспорта», – заключил представитель РЖД.

Заместитель председателя Комитета Государственной думы по транспорту и строительству Александр Старовойтов обратил внимание на то, что пандемия выявила проблему сохранения занятых в сфере ТБ квалифицированных кадров. Этот вопрос напрямую касается сектора малого бизнеса из числа специализированных аккредитованных организаций.

Вице-президент Российского автотранспортного союза Валерий Алексеев рассказал, с какими проблемами сталкиваются субъекты ТИ и перевозчики автомобильного транспорта. По его мнению, нужно на законодательном уровне установить необходимость перехода на электронный документооборот.

О тенденциях развития ТС ОТБ, которые могут заменить человека на ОТИ, рассказал представитель отраслевого журнала «ТБ и технологии» Игорь Твердунов. Так, необходимость защиты от коронавируса потребовала создания новых методов и технических средств обнаружения опасных биологических агентов (вирусов, бактерий, токсинов). Уже создано отечественное оборудование, которое может выявлять наличие в воздухе в очень малых концентрациях до 80 видов опасных биологических веществ.

На фоне пандемии изменился рынок тепловизионных устройств. Совсем недавно это оборудование использовалось как система охранной сигнализации, сегодня производители предлагают многочисленные устройства для выявления потенциально заболевших людей и людей с повышенной температурой. Эти мощные точные приборы, обладающие серьезными аналитическими возможностями, зачастую интегрированы с другими техническими средствами.

Надо сказать, что интеграция – еще один тренд развития. Человек, проходя через рамку металлоискателя, может не догадываться, что у него уже измерили температуру тела, провели его видеоидентификацию.

Номенклатура технических средств постоянно расширяется, их число на объектах растет, создаются центры управления ТБ. Отсюда возникает требование анализа больших объемов информации, ее передачи, обработки, хранения, защиты, ведь киберугрозы – это реальность сегодняшнего дня. Поэтому борьба с киберугрозой – еще одно направление развития технических средств.

Центры управления ТБ создаются на крупных объектах ТИ, туда стекается гигантский объем информации от тысячи технических средств, расположенных на объекте. В этом информационном пространстве узким местом становится человек, поэтому развитие автоматизированных систем обработки информации и принятия решений – это еще одно важное направление развития технических средств ОТБ.

Наконец, еще одна современная угроза – это БПЛА. Создано немало технических средств для обнаружения беспилотных летательных аппаратов и борьбы с ними.

Председатель правления ассоциации «Транспортная безопасность» Александр Свешников рассказал о качественных критериях подготовки специалистов по ТБ. По его мнению, действующие нормативно-правовые документы не способствуют повышению качества подготовки сотрудников, необходимо изменить порядок аттестации сил ОТБ, увязав их с процессом подготовки сил ОТБ. Он предложил создать рабочую группу в **Минтрансе России** с целью разработки качественных программ подготовки по ТБ.

Участники конференции отметили, что в этих программах надо не только учесть профессиональное обучение с точки зрения поиска запрещенных предметов, но и разработать стандарт поведения персонала с пассажирами. Не секрет, что на железнодорожных вокзалах, например, иногда доходит до драк. РЖД завалены жалобами от пассажиров, которые указывают на неэтичное поведение сотрудников, осуществляющих досмотр. Также нужно вводить системы автоматизации и системы контроля за деятельностью операторов, благо, что такое отечественное оборудование уже существует.

Одной из первоочередных задач является реализация необходимых мер по недопущению распространения новой коронавирусной инфекции на транспорте. О мерах по противодействию распространению COVID-19 на объектах транспортного комплекса рассказал заместитель директора, начальник отдела Департамента транспортной безопасности и специальных программ **Министерства транспорта Российской Федерации** Петр Аничин.

<https://transportrussia.ru/item/5959-ustojchivyj-trend-aktivnaya-tsifrovizatsiya.html>

МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; 2020.12.16; ЭКСПЕРТ ОЦЕНИЛ ПОЛЕТ НОВОГО ГРАЖДАНСКОГО ИЛ-114-300: «ВАЖНО НЕ ПОВТОРИТЬ ОШИБОК»

На аэродроме в Жуковском – премьера: 16 декабря 2020 года поднялся в воздух первый опытный образец нового пассажирского регионального турбовинтового самолета Ил-114-300. Лайнер может взять на борт 68 пассажиров и совершать полеты на дальность до 1,5 тысяч километров. Планируется, что к 2030 году на региональных рейсах, в том числе в районах Севера, Дальнего Востока и Сибири, будут летать 100 таких самолетов. Прокомментировать это событие мы попросили Заслуженного пилота СССР, председателя комиссии по гражданской авиации Общественного совета **Ространнадзора** Олега Смирнова.

– Самолет Ил-114 – это самолет еще советского производства, который начал выпускаться в массовом порядке, был сертифицирован, но потом произошла трагическая, на мой взгляд, ошибка, – рассказывает эксперт. – С подачи некоторых чиновников и авиастроителей, бюджетные деньги, которые шли на Ил-114, Ту-204, Ту-134, были брошены на Суперджет-100, – говорит Олег Михайлович Смирнов. – А эти уже готовые,

замечательные, конкурентные самолеты Ил-114 были заброшены, прекратилось их производство.

Тот самолет, который 16 декабря взлетел, выдержал более 20 лет стоянки под дождем, градом, зноем и ветрами на летно-испытательной базе «Ильюшина» в Жуковском. Это говорит о том, что это надежнейшая конструкция. У него, конечно, меняли начинку: авионику пилотской кабины, агрегаты, двигатели, электрооборудование. Провели инженерно-технический анализ.

– Предполагается, что Ил-114–300 заменит на внутренних авиалиниях импортные самолеты аналогичного класса и старые Ан-24. Авиалайнеры будут летать в районах Севера, Дальнего Востока и Сибири.

– Команду делать Ил-114-300 вместо Ан-24 дал президент. Ан–24 – великолепный самолет. Я летал на нем, первым осваивал его в стране. Это была революция, переход от поршневой авиации к турбовинтовой. Он брал на борт 50 человек, был оснащен современной авионикой. Летал ночью, в облаках, у него хорошее противообледенение. До сих пор нет в мире аналога этому самолету. Он мог производить посадки на грунт, на лед и на снег. И, благодаря недалководности наших чиновников, замены ему создано не было.

Ан-24 вырабатывает ресурсы, этих самолетов все меньше и меньше. У нас никто из авиастроителей не додумался заниматься реконструкцией этого самолета, оснащать его современным оборудованием.

А вот китайцы оказались умнее наших чиновников. Они взяли за основу самолет Ан-24, немножко изменили фюзеляж, крыло, двигатели, авионику, назвали его по-своему и продают сейчас эти самолеты по всему миру. За ними стоит очередь. А мы оставили наше население на Севере без транспортного сообщения. А ведь там нет ни железных, ни автодорог, и таких северных территорий у нас 60%. Ан-24 был палочкой-выручалочкой. Их перестали выпускать. Нужна была замена, но министерство промышленности за 30 лет не предложило нового варианта самолета типа Ан-24, а то и лучше.

Поэтому президент вынужден был возвратиться к советскому самолету Ил-114, который может заменить Ан-24. Это очень приятная новость, что опытный образец нового пассажирского регионального турбовинтового самолета Ил-114-300 уже взлетел. Это первый шаг к тому, что будет налажено массовое производство и этот самолет начнет летать с пассажирами в тех глухих районах, где сейчас нет никакого сообщения.

Важно еще, чтобы не были повторены ошибки, допущенные с Суперджетом-100, когда так и не была организована система послепродажного гарантированного обслуживания самолета до самого его списания, как этого делает вся мировая авиация.

<https://www.mk.ru/social/2020/12/16/ekspert-ocenil-polet-novogo-grazhdanskogo-il114300-vazhno-ne-povtorit-oshibok.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.12.17; СБЕРБАНК ОТКРЫВАЕТ КРЕДИТНУЮ ЛИНИЮ НА 25 МЛРД РУБЛЕЙ КОНЦЕССИИ НА СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ЧЕРЕЗ ЛЕНУ

Сбербанк (МОЕХ: SBER) России открывает кредитную линию на 25 млрд рублей на 10 лет концессии на строительство моста через Лену, говорится в пресс-релизе кредитной организации.

«Проект реализуется на основе концессионного соглашения, подписанного 13 февраля 2020 года между правительством Республики Саха (Якутия) и консорциумом госкорпорации «Ростех» и группы «ВИС»», – отмечается в сообщении.

Первое получение средств в рамках кредитной линии запланировано на декабрь 2020 года. «Общий объем бюджета проекта на инвестиционной стадии оценивается в 83 млрд рублей. Окончательная стоимость строительства трехпилонного вантового моста протяженностью 3,2 км будет определена по итогам прохождения экспертизы проектной документации», – говорится в пресс-релизе.

Помимо самого моста через Лену, проект предусматривает возведение трех пойменных мостов, путепровода и двух транспортных развязок. Общая протяжённость создаваемой транспортной инфраструктуры составит 14,7 км.

«По прогнозам, строительство моста увеличит грузопоток до 6 млн тонн, а пассажиропоток – до 8 млн человек в год. Ежегодная экономия регионального бюджета благодаря изменению логистики северного завоза превысит 4 млрд рублей», – отметил глава Сбербанка Герман Греф, слова которого приводятся в пресс-релизе.

ПРАЙМ; 2020.12.17; СУД УТВЕРДИЛ ВЗЫСКАНИЕ 17 МЛН РУБ С «ДОЧКИ» РЖД В ПОЛЬЗУ ПРОЕКТИРОВЩИКОВ ВСМ МОСКВА-КАЗАНЬ

Девятый арбитражный апелляционный суд оставил без изменения решение нижестоящего суда, который по иску участников консорциума проектировщиков участка Москва-Казань высокоскоростной магистрали Москва-Казань-Екатеринбург взыскал около 17 миллионов рублей с АО «Скоростные магистрали», «дочки» **РЖД**, курирующей проект создания ВСМ в России.

Как следует из информации в картотеке арбитражных дел, апелляционная инстанция отклонила жалобы на принятое в октябре решение арбитражного суда Москвы, после чего оно вступило в законную силу.

Апелляции были поданы как ответчиком, так и истцом «Мосгипротрансом», представителем консорциума, в который входят также «Нижегородметропроект» и китайская инженерная железнодорожная корпорация «Эр Юань». Истец был недоволен тем, что первая инстанция удовлетворила иск лишь частично, – он требовал от «дочки» **РЖД** около 67 миллионов рублей.

Консорциум в 2017 году сдал «Скоростным магистралям» очередной этап проекта «Искусственные сооружения» стоимостью около 403 миллионов рублей, но получил оплату в размере только 348 миллионов рублей. Как объяснил заказчик, около 55 миллионов рублей он удержал в качестве неустойки за нарушение сроков выполнения нескольких предыдущих этапов.

В своем иске «Мосгипротранс» потребовал взыскать с ответчика неосновательное обогащение в размере удержанной суммы и проценты за пользование чужими денежными средствами.

Суд первой инстанции, оценив представленные сторонами документы, пришел к выводу, что в отставании от графика выполнения проектных работ была вина как исполнителя, так и заказчика. Несправедливо удержанной «дочкой» **РЖД** неустойкой суд посчитал сумму около 14 миллионов рублей, которую вместе с процентами и взыскал в пользу консорциума.

Высокоскоростной считается специализированная электрифицированная двухпутная железнодорожная линия для эксплуатации поездов со скоростями от 200 до 400 километров в час. Сейчас в России таких дорог нет. **РЖД** в последние годы готовили в качестве пилотного проекта ВСМ Москва-Казань стоимостью около 1,7 триллиона рублей. Однако в 2019 году президент России Владимир Путин одобрил проектирование ВСМ между Москвой и Петербургом. **РЖД** занялись и этим проектом. Его ориентировочная стоимость оценивается в 1,5 триллиона рублей.

РИА НОВОСТИ; 2020.12.17; НИЖЕГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ УВЕЛИЧИТ ДОЛЮ «НОРМАТИВНЫХ» АВТОДОРОГ

Правительство Нижегородской области заключило дополнительное соглашение с министерством транспорта РФ об увеличении к 2024 году доли автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, до 40,52%, сообщил глава региона Глеб Никитин.

Такое решение было принято совместно с правительством РФ для того, чтобы опережающими темпами приводить автодороги в нормативное состояние. В предыдущей редакции предусматривалось, что доля таких дорог к 2024 году в регионе составит 38,2%. «В рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** за этот период в Нижегородской области планировалось отремонтировать 5,1 тысячи километров дорог. Теперь этот показатель увеличен до 5,6 тысячи километров. Для достижения таких целей регион получит из федерального бюджета дополнительно более 3,8 миллиарда рублей в 2022-2024 годах», – цитирует **пресс-служба** правительства Нижегородской области слова Никитина.

Губернатор отметил, что в рамках региональной ремонтной программы **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в этом году было отремонтировано 195 участков общей протяженностью 887,1 километра. В итоге регион занял второе место среди субъектов РФ после Московской области по объемам дорожного ремонта.

В соответствии с указом **президента РФ Владимира Путина** в 2019 году в 83-х субъектах России, в том числе в Нижегородской области, стартовал национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Он направлен на увеличение доли автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям. Фактически национальный проект стал продолжением приоритетного проекта «Безопасные и качественные дороги» 2017-2018 годов.

<https://ria.ru/20201217/dorogi-1589668669.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.12.17; РОССИЙСКИЕ УЧЕНЫЕ СОЗДАЛИ САМОЗАЛЕЧИВАЮЩИЕСЯ ДОРОЖНЫЕ ПОКРЫТИЯ ИЗ МУСОРА

Повысить качество автомобильных дорог с помощью вторсырья предложили ученые Российского экономического университета имени Г. В. Плеханова (РЭУ им. Г.В. Плеханова). Эксперты рассказали, что им удалось создать новый прочный материал из отходов для строительства дорожного полотна. По их мнению, разработка также поможет уменьшить вредные выбросы, связанные с производством полимеров, и стабилизировать экологическую обстановку, которая сложилась вокруг мусора с длительным периодом разложения. Об этом сообщили в **пресс-службе** вуза.

По словам специалистов Плехановского университета, главное достижение их научной работы – это создание новой битумно-полимерной композиции, обладающей высокими адгезионными и упруго-прочностными характеристиками и повышенной стойкостью к различным погодным условиям. Ее можно использовать для производства материала дорожного полотна, тротуарной плитки, вспомогательных элементов.

«Материал получился очень прочным. Мы апробировали битумные вяжущие наполнители для асфальтобетона. А именно, магнитные и металлические наполнители в микро– и ультрадисперсной форме. Кроме того, нам удалось определить оптимальное соотношение различных компонентов в битумном вяжущем наполнителе для того, чтобы обеспечить эффективное поглощение СВЧ электромагнитного излучения и создание самозалечивающихся асфальтобетонных дорожных покрытий», – рассказал ведущий научный сотрудник лаборатории «Перспективные композиционные материалы и технологии» РЭУ им. Г.В. Плеханова Анатолий Ольхов.

По словам эксперта, разработка композиционных материалов на основе отходов, например, из упаковочных материалов, позволит снизить экологическую напряженность, которая сложилась вокруг большого количества трудно перерабатываемого мусора с длительным периодом естественного разложения. Новый способ применения вторсырья поможет снизить количество вредных выбросов при производстве первичных полимеров благодаря их частичной замене вторичным сырьем.

«В основе композиции лежит комплексный подход использования современных синтетических полимерных материалов, дисперсных частиц наноразмерного диапазона и природных биополимеров», – рассказал Ольхов.

Специалисты отметили, что композиционные материалы на основе вторичных синтетических полимеров, модифицированных природными биополимерами, можно с успехом использовать в сфере ландшафтного дизайна для производства георешеток, геоматов и геосеток. Ученые также создали биополимерный геотекстиль с функцией ускоренного проращивания травянистых покровов.

В дальнейшем авторы исследования планируют поэтапно внедрить свои идеи в практику дорожно-транспортного строительства и другие сферы жизни.

Работа проведена в рамках поискового научного проекта «Разработка технологии переработки вторичных полимерных материалов с целью создания изделий для транспортного строительства».

<https://ria.ru/20201217/reu-1589541689.html>

REGNUM; 2020.12.17; ИТОГИ ДОРОЖНЫХ РАБОТ В 2020 ГОДУ ПОДВЕЛИ НА ЯМАЛЕ

На Ямале в 2020 году, объявленном Годом дорог, объем финансирования региональной дорожной сети вырос вдвое по сравнению с прошлым годом. Ремонт и строительством было охвачено 400 км региональных и муниципальных дорог, из них 67 км – по национальному проекту, сообщает **пресс-служба** Заксобрания ЯНАО.

Строительство автодорог на Ямале выросло в 9,7 раза: с 17 км в 2019 году до 165,9 км в 2020 году. В регионе появилось два новых асфальтобетонных завода, всего в ЯНАО 30 таких предприятий, обновляется парк техники. В дорожных работах в строительный сезон было задействовано более пяти тысяч человек.

Самые масштабные работы реализованы на границе округов ХМАО – ЯНАО и на подъезде к городу Ноябрьску. Проведена реконструкция 23 км участка автодороги Коротчаево – Новый Уренгой, полное завершение работ запланировано на 2023 год. Начаты работы по устройству асфальтобетонного покрытия на автомобильной дороге Пурпе – Пуровск, срок окончания которых 2022 год. Завершены работы по строительству Пуровского моста, а также запущена дорога Надым – Салехард.

<https://regnum.ru/news/economy/3143915.html>

ВЕСТИ ЧУВАШИЯ; 2020.12.17; В ЧЕБОКСАРЫ ПРИБЫЛА ПЕРВАЯ ТРОЙКА НОВЫХ ТРОЛЛЕЙБУСОВ «ГОРОЖАНИН»

– Несмотря на сложную обстановку, планы по обновлению городского электротранспорта будут реализованы. До конца года доставят еще 10 троллейбусов. Всю партию ожидаем к середине февраля следующего года, – прокомментировал и.о. **министра транспорта и дорожного хозяйства** Юрий Арлашкин.

Всего в Чувашию появятся 68 новых троллейбусов. На это Правительство России выделило 1,2 миллиарда рублей. Договоренность была достигнута на встрече Главы Чувашии Олега Николаева с министром промышленности и торговли РФ Денисом Мантуровым.

– Троллейбусы соответствуют всем современным требованиям: в салоне есть видеокамеры, большое информационное табло, 4 дополнительных печки и даже USB-зарядки. Машина экономичная, если сравнивать с троллейбусами прошлого поколения. На остановках троллейбус наклоняется в сторону выхода, что удобно для маломобильных групп населения и женщин с колясками, – рассказал гендиректор АО «Уфимский трамвайно-троллейбусный завод» Денис Рассадников.

Из других удобств нового транспорта – низкий пол, широкие двери, есть места для людей с ограниченными возможностями. Полная пассажироместимость – 100 человек, количество мест для сидения – 32. Гарантийный срок каждой машины – 2 года.

<https://chgtrk.ru/novosti/transport/v-cheboksary-pribyla-pervaya-troyka-novyh-trolleybusov-gorojanin/>

РБК; 2020.12.17; В НОВОСИБИРСК ДО СЕРЕДИНЫ 2021 ГОДА ПОСТУПИТ 55 НОВЫХ АВТОБУСОВ

До конца декабря в Новосибирск поступит 15 автобусов МАЗ из Республики Беларусь. На их закупку было выделено 100 млн руб. в рамках проекта «Народный бюджет». Также в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** к лету 2021 года автопарк города пополнится еще 40 автобусами.

По информации муниципального информагентства мэрии Новосибирска, на городские маршруты выйдут газовые низкопольные автобусы НефАЗ большой вместимости. На приобретение автобусов будет предоставлена субсидия в рамках **нацпроекта** в размере 60% от стоимости закупки.

«Сейчас проходят конкурсные процедуры, и по условиям закупки автобусы должны поступить в Новосибирск в начале третьего квартала 2021 года. То есть, следующим летом на улицы города выйдет новый транспорт», – цитирует информагентство начальника управления пассажирских перевозок Владимира Кондаурова.

По информации с сайта госзакупок, заявки на конкурс можно подать до 10 января 2021 года, начальная цена лота – 395,6 млн руб.

<https://nsk.rbc.ru/nsk/17/12/2020/5fdb0bdc9a79476a17bc13a1>

ИНТЕРФАКС; 2020.12.17; ПУТИН: ГРАНИЦЫ БУДУТ ОТКРЫТЫ, КАК ТОЛЬКО ПОЗВОЛЯТ ВРАЧИ

Российские границы будут открыты, как только позволят врачи, заявил президент **Владимир Путин** на пресс-конференции в четверг, но призвал россиян путешествовать по своей стране.

«Как только врачи позволят, так сразу и границы будут открыты. А в целом очень бы хотелось, чтобы наши граждане Российской Федерации пользовались возможностями внутреннего туризма, поддержкой со стороны государства внутреннего туризма. Для этого границы открывать не нужно. Но как только станет возможным, конечно, мы это сделаем. Одна из пострадавших отраслей нашей промышленности – это авиационные перевозки. И в этом смысле очень важно – разрешить возможность летать к нам и нашим компаниям летать за границу», – сказал он, отвечая на вопрос журналиста.

По словам **Путина**, из России за границу летает 32 млн человек в год и оставляют за границей \$35 млрд.

«Если такие потоки будут направлены на внутренние наши возможности, на развитие внутреннего туризма, это будет здорово», – подчеркнул он.

Глава государства добавил, что Санкт-Петербург – один из признанных туристических центров России, но необходимость введения ограничений на поездки туристов продиктована тем, что уровень загруженности больничных мест в города выше, чем в среднем по стране.

ИНТЕРФАКС; 2020.12.17; ПУТИН НЕ ВИДИТ ПРЕДПОСЫЛОК ДЛЯ НОВЫХ ПЕРЕСТАНОВОК В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ

Правительство России в целом работает достаточно эффективно, нет предпосылок для новых кадровых перестановок, заявил **президент РФ Владимир Путин**.

«Стратегических целей никто не отменял. Правительство работает достаточно эффективно», – сказал **Путин** в четверг на итоговой пресс-конференции.

При этом **Путин** отметил, что некоторые члены правительства упустили время в связи с допущенным ростом цен на некоторые продукты питания.

«Я считаю, что упустили этот момент некоторые коллеги в правительстве, несвоевременно среагировали. Но в целом, особенно в условиях борьбы с пандемией, правительство работало эффективно и очень напряженно», – подчеркнул глава государства.

Касаясь возможности новых изменений в составе правительства РФ, **Путин** заявил: «Это (предыдущие перестановки – ИФ) инициатива председателя правительства, он вправе набирать свою команду. Я с ним согласился, с этими изменениями. Каких-то других не вижу, сам председатель ничего не инициировал. Мне кажется, нужно, чтобы сложившийся коллектив работал, и работал слаженно».

РИА НОВОСТИ; 2020.12.17; ПУТИН ПОХВАЛИЛ НОВЫЙ РОССИЙСКИЙ САМОЛЕТ ИЛ-114-300

Новый российский самолет Ил-114-300 представляет собой совершенно новую машину, ее первый полет – большое событие, заявил **президент России Владимир Путин**.

«Значит, по автопрому – у нас программы все развиваются. Вы наверняка обратили внимание, вот позавчера МС-21 с нашими двигателями, отечественными ПД-14, подняты в воздух. Это практически уже серийный образец, почти. Большое достижение, между прочим, и наших двигателестроителей, и авиастроителей. Я их поздравляю с этим событием», – сказал он во время ежегодной пресс-конференции.

«И вчера подняли еще Ил-114, новая, новая совершенно машина, практически новой модификации. Тоже большое событие. Поздравляю», – добавил он.

Первый полет самолета МС-21, оснащенного новыми российскими двигателями ПД-14, состоялся 15 декабря на аэродроме Иркутского авиационного завода, филиала корпорации «Иркут».

Новый российский пассажирский самолет Ил-114-300 в среду совершил свой первый полет. Завершение испытаний и сертификация самолета ожидаются в 2022 году, а начало его серийных поставок – с 2023 года.

<https://ria.ru/20201217/samolet-1589714938.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.12.17; ПУТИН СООБЩИЛ О СОЗДАНИИ СТРУКТУРЫ ПО РАЗВИТИЮ ВНУТРЕННЕГО ТУРИЗМА

Президент России Владимир Путин в ходе большой пресс-конференции сообщил, что уже создается отдельная структура, которая будет заниматься исключительно развитием внутреннего туризма в стране.

«Создается структура, которая будет заниматься исключительно внутренним туризмом. Я недавно, буквально позавчера-вчера, разговаривал с Дмитрием Чернышенко, который у нас ведет это направление. Он активно очень включился, борется, он ваш активный сторонник», – сказал **Путин**, отвечая на вопрос журналистки о дальнейшем развитии государством региональных направлений туризма.

Президент заверил, что власти отдают себе отчет в том, насколько развитие внутреннего туризма важно и для государства.

<https://ria.ru/20201217/turizm-1589713686.html>

БИЗНЕС ОНЛАЙН; 2020.12.17; ПРЕДСТАВИТЕЛИ РТ ВКЛЮЧЕНЫ В РАБОЧУЮ ГРУППУ ПО ПОДГОТОВКЕ НАЦПРОЕКТА «ВНУТРЕННИЙ ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ»

Представители РТ включены в рабочую группу по подготовке **нацпроекта «Внутренний водный транспорт»**. Он будет готов в апреле 2021 года. Об этом сегодня на праздновании 125-летия завода им. Горького сообщил **министр транспорта** и дорожного хозяйства РТ Фарит Ханифов.

Концепцию нового национального проекта до 2030 года – «Внутренний водный транспорт» – разработали **минтранс РФ** и **Росморречфлот**. Соответствующее поручение дал президент **Владимир Путин** по итогам расширенного заседания президиума Госсовета 28 сентября.

Как сообщил ранее «Коммерсантъ» со ссылкой на копию документа, основные цели **нацпроекта** – развитие внутреннего и въездного туризма, рост транзитных и экспортных перевозок, снижение негативного воздействия транспортной системы на окружающую среду, а также перевод услуг и сервисов внутреннего водного транспорта в цифровой вид. На данный момент **минтранс** ожидает от регионов предложения о конкретных мероприятиях по развитию сети внутренних водных путей.

<https://www.business-gazeta.ru/news/492762>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.12.17; РЕКОНСТРУКЦИЮ УЧАСТКА ТРАССЫ М1 ПРОТЯЖЕННОСТЬЮ 20 КМ ПЛАНИРУЮТ ЗАВЕРШИТЬ В ПОДМОСКОВЬЕ В 2021 ГОДУ

В 2021 году планируется завершить реконструкцию участка трассы М1 «Беларусь», протяженность которого составляет 20 км. Об этом Агентству городских новостей «Москва» сообщили в **пресс-службе** государственной компании «Автодор».

«В 2021 году планируется завершение реконструкции участка трассы М1 «Беларусь» 45-66 км. Кроме этого, «Автодор» предложил включить строительство транспортной развязки на 59 км трассы (рядом с военно-патриотическим парком «Патриот» – прим. Агентства «Москва») в программу деятельности государственной компании. В настоящий момент предложения находятся на согласовании в **министерстве транспорта РФ**», – сообщили в **пресс-службе**.

Уточняется, что в дальнейшем участок трассы 33-84 км будет платным.

В ноябре Главгосэкспертиза России согласовала проект по строительству развязки на трассе М1 «Беларусь» возле парка «Патриот». В ее состав войдет четыре путепровода общей длиной 244,6 м, а также 16 съездов общей протяженностью 10,74 км.

Весной «Автодор» сообщал, что реконструкцию участка трассы М1 «Беларусь» до пересечения с дорогой А108 «Московское большое кольцо» планируется завершить в 2023 году. Ожидается, что по итогам проведенных работ количество полос увеличится с четырех до 10, а пропускная способность возрастет в два раза. На трассе с 45 км будет по пять полос движения в каждом направлении (три полосы основного хода и по две полосы на дублерах).

<https://www.mskagency.ru/materials/3070975>

ТАСС; 2020.12.17; КОМИТЕТ ГОСДУМЫ ПО ТРАНСПОРТУ РЕКОМЕНДОВАЛ ОТКЛОНИТЬ ЗАКОНОПРОЕКТ О ТАКСИ

Комитет Госдумы по транспорту и строительству принял решение рекомендовать нижней палате отклонить во втором чтении рассматриваемый с 2018 года законопроект о регулировании таксомоторной деятельности. Об этом в четверг ТАСС сообщил глава комитета Евгений Москвичев.

«На заседании комитета сегодня было принято решение рекомендовать отклонить законопроект», – сказал он.

Законопроект о такси был принят в первом чтении в декабре 2018 года, однако дальнейшая работа над ним затянулась. В частности, споры возникли вокруг регулирования деятельности агрегаторов такси, а также по поводу необходимости установки в машинах тахографов и таксометров. С этим была связана критика со стороны Государственно-правового управления **президента РФ**, согласно одному из отрицательных отзывов, это возлагает на перевозчиков «значительные дополнительные расходы по их реализации».

В сентябре крупнейшие российские агрегаторы такси («Везет», Gett, «Яндекс.Такси», «Ситимобил» и «Максим») выступили с совместными предложениями по законодательному регулированию рынка пассажирских перевозок. В компаниях убеждены, что в нем необходимо предусмотреть возможность работы в такси самозанятым. Агрегаторы также считают необходимым отказаться от введения ограничений на количество транспортных средств, используемых для осуществления поездок такси в регионах.

<https://tass.ru/ekonomika/10279969>

ТАСС; 2020.12.17; ГЛАВА ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ ПРЕДЛОЖИЛ РАСШИРИТЬ ТУРИСТИЧЕСКУЮ ЗОНУ «ВОРОТА БАЙКАЛА»

Особую экономическую зону туристско-рекреационного типа «Ворота Байкала» необходимо расширить и включить в нее популярные у туристов поселки Листвянка и Большое Голоустное, а также остров Ольхон – единственный населенный остров озера Байкал. Такое мнение в интервью ТАСС выразил губернатор Иркутской области Игорь Кобзев.

«Считаю необходимым турзону расширить на Листвянку, Ольхон и Большое Голоустное, где сейчас патовая ситуация – нельзя ничего строить из-за того, что это особо охраняемая природная территория. Полагаю, нужно вывести из состава национального парка населенные пункты, чтобы у них появились возможности для развития, и сделать там особую экономическую зону», – сказал Кобзев.

Он отметил, что это позволит создать туристическую инфраструктуру и ускорит реконструкцию дороги. «Там [на Ольхоне] необходимо сделать три участка дороги, сейчас мы объявляем конкурс по выбору подрядчика для одного из них протяженностью 5,6 км. Начало работ по реконструкции других участков зависит от сроков постановки на кадастровый учет границ Прибайкальского национального парка. Мы активно взаимодействуем. Строительство дороги на Ольхоне – это поручение президента, мы все равно его выполним», – отметил глава региона.

В 2017 году во время «Прямой линии» с президентом **Владимиром Путиным** жители Ольхона пожаловались на инфраструктурные проблемы. Они сообщили, что по острову проложена грунтовая дорога, которая находится в плохом состоянии. Президент потребовал от властей региона решить вопрос с ее реконструкцией.

Турзона «Ворота Байкала» расположена на южном берегу озера в моногороде Байкальске. Создана в 2007 году с целью перепрофилирования экономики города с промышленной на туристическую, создания новых рабочих мест, что особенно актуально после закрытия в 2013 году градообразующего предприятия – Байкальского целлюлозно-бумажного комбината.

<https://tass.ru/obschestvo/10278011>

ТАСС; 2020.12.17; ГАЗОЗАПРАВОЧНЫЕ СТАНЦИИ ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ В 33 НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТАХ ЯКУТИИ ДО 2030 ГОДА

Более 40 газозаправочных станций планируется построить в Якутии до 2030 года, сообщили в четверг ТАСС в **пресс-службе** регионального министерства промышленности и геологии.

«В республике планируется строительство 42 заправочных станций в 33 населенных пунктах 15 районов республики», – сказали в министерстве. Строительство станций планируется преимущественно в центральной, южной и западной Якутии – в газифицированных районах региона.

Примерный объем финансирования превышает 3 млрд рублей. «Финансирование планируется за счет заинтересованных предприятий, однако часть понесенных затрат

планируется компенсировать из средств бюджета Якутии и федерального бюджета», – добавили в министерстве.

В строительстве объектов газозаправочной инфраструктуры в республике заинтересованы компании «Сахаметан», «Алроса – Газ», «Саханефтегазбыт», «Сахатранснефтегаз», «РНГ», «Газпром добыча Ноябрьск» и «Газпром газомоторное топливо». Как отметили в министерстве, это позволит создать привлекательные условия для использования в транспорте более экономного и экологического топлива.

Пока в республике действуют семь автомобильных газонаполнительных компрессорных станций, 23 автомобильные газозаправочные и 23 передвижных автомобильные газозаправочные станции.

<https://tass.ru/v-strane/10277909>

ТАСС; 2020.12.17; ВЛАСТИ ПЕТЕРБУРГА ПЛАНИРУЮТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ЯПОНСКИЕ ТЕХНОЛОГИИ ДЛЯ БОРЬБЫ С ПРОБКАМИ

Власти Санкт-Петербурга планируют использовать японские технологии для борьбы с пробками в городе в рамках реализации проекта «Умный город». Об этом сообщили в четверг в **пресс-службе** городского комитета по транспорту.

«Санкт-Петербургский транспортный комплекс рассчитывает на опыт японских коллег в деле решения насущных проблем, свойственных крупнейшим мегаполисам мира», – говорится в сообщении.

Отмечается, что в Петербурге существуют проблемы заторов в улично-дорожной сети, невысокого уровня спроса на передвижение на общественном транспорте, трудности парковки, а также перегруженности трафика как в центре, так и на въезде в город. Однако, как отмечают в **пресс-службе**, решению транспортных проблем содействует развитие метрополитена и наземного электрического транспорта.

Петербург вошел в число пилотных городов по реализации российско-японских проектов цифровизации летом 2019 года. В городе планируется внедрить удаленный мониторинг состояния зданий, «умное» освещение, счетчики и светофоры, японские методы очистки сточных и дождевых вод.

Проект «Умный город» стартовал в России в 2018 году, с 2019 года он реализуется в рамках нацпрограммы «Цифровая экономика» и **нацпроекта** «Жилье и городская среда». Стандарт «умного города» является набором инструментов, направлений и технологических решений для цифровизации городской среды. На базе федерального стандарта субъекты разрабатывают и утверждают региональные программы реализации проекта.

Предполагается, что российско-японская программа будет способствовать реализации новой модели транспортного обслуживания населения Петербурга, которую планируется внедрить к 2022 году. Транспортная реформа отдаст приоритет общественному транспорту перед личным. Также она предусматривает расширение зоны парковок, увеличение количества остановок, обновление автопарков, создание системы единых условий проезда.

<https://tass.ru/ekonomika/10279295>

РИА НОВОСТИ; 2020.12.17; В ШУЕ ПОСЛЕ КАПРЕМОНТА ОТКРЫЛИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВОКЗАЛ

Железнодорожный вокзал города Шуя после масштабного капитального ремонта вновь принимает пассажиров, теперь инфраструктура транспортного объекта полностью отвечает требованиям безопасности и комфорта, сообщил РИА Новости представитель **пресс-службы** правительства Ивановской области.

Капитальный ремонт вокзального комплекса Шуя начался в 2019 году. Финансирование ремонта осуществлялось за счет средств ОАО «РЖД», на эти цели компания выделила 57 миллионов рублей.

«В рамках капитального ремонта строители воссоздали первоначальный облик здания – объекта культурного наследия, построенного в 1896 году. Над входом в вокзал со стороны города восстановлена декоративная башенка с часами. В оформлении фасадов присутствуют элементы, типичные для русского стиля, например, резные оконные наличники, карнизы на фигурных кронштейнах, ажурные подзоры по краю кровли», – сказал собеседник агентства.

Он добавил, зданию не просто возвращен его исторический облик, внутреннее пространство также оборудовано с учетом современных требований. Так, на вокзале даже не было туалетных комнат. В левом крыле здания расположили детскую игровую комнату. В здании создана безбарьерная среда для маломобильных пассажиров. Также отремонтирован и благоустроен пассажирский перрон и прилегающая к вокзалу территория.

Губернатор Ивановской области Станислав Воскресенский напомнил, что в этом году также завершена реконструкция вокзала в городе Иваново. «Нам надо очень бережно относиться к истории. Вокзалы очень разные, но их объединяет подход к сохранению исторического облика. В городе Иваново мы с большим уважением отнеслись к задумкам архитекторов-конструктивистов 30-х годов прошлого века. Точно также в Шуе на вокзале подчеркнуты те задумки, которые были у архитекторов конца 19 века», – приводит **пресс-служба** слова главы региона Станислава Воскресенского.

<https://ria.ru/20201217/shuya-1589723405.html>

ПРАЙМ; 202012.17; MAERSK РАССЧИТЫВАЕТ РАСШИРИТЬ ЦИФРОВОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО С ТРАНСПОРТНЫМИ КОМПАНИЯМИ РФ

Международная транспортно-логистическая компания по организации морских перевозок Maersk планирует расширить сотрудничество в сфере блокчейн-технологий с российскими транспортниками, заявил директор по развитию Maersk GTD Николас Буманн.

По его словам, Maersk рассчитывает продолжить работу с **Минтрансом** и Федеральной таможенной службой РФ по электронному обмену данными, а также расширить сотрудничество с российскими транспортными компаниями. «Мы надеемся, что в ближайшем будущем мы сможем расширить наше сотрудничество, чтобы плодотворно работать с ОАО «РЖД», – отметил Буманн в ходе международной транспортно-логистической конференции PRO//Движение.Digital.

Речь идет о развитии цифровой блокчейн-платформы Tradelens для обмена данными, цифрового документооборота. «Tradelens – это совместный проект компании Maersk и IBM (международный поставщик IT-систем – ред.) и используется 150 морскими терминалами в мире. Целью этой платформы является создать глобальную торговлю. Сегодня она неэффективна», – заявил Буманн.

По словам представителя Maersk, сейчас существует потребность в объединении международных компаний для связи друг с другом, обмена данными и развития торговли. Он также обратил особое внимание на развитие электронного документооборота. «Надеемся, что торговля будет дальше продолжаться, а также бюрократия, от которой мы избавились из-за COVID, больше к нам не вернется», – отметил Буманн.

По его словам, при разработке платформы Tradelens компания нацелена на «отказ от экосистем, где все должны держать связь с одним бизнес-партнером, вместо того, чтобы развивались сотни». В планах создать единую для всех цифровую платформу.

Представитель Maersk привел пример сотрудничества с российскими компаниями: Global Ports и железнодорожным оператором «Модуль».

«В России у нас началась совместная работа с Global Ports на морских терминалах Балтийского моря, также на Дальневосточных рубежах России. Мы обмениваемся данными в реальном времени (на платформе – ред.) Tradelens. Похожим образом мы связываемся с компанией «Модуль», которая является железнодорожным оператором для доставки контейнеров с востока России на Балтийское море. Мы находим, что эти данные очень ценны для всех участников цепочки поставок», – рассказал Буманн.

REGNUM; АНАСТАСИЯ СТЕПАНОВА; 2020.12.17; В ПОРТУ НОВОРОССИЙСКА – СКАНДАЛ: К АКТИВУ РФ ПОДАН МНОГОМИЛЛИОННЫЙ ИСК

Детали иска к крупному российскому портовому оператору, где у правительства РФ есть «золотая акция», а государству принадлежит 20%.

ПАО «Новороссийский морской торговый порт» получило многомиллионный иск, которым ему вменяют некие убытки и упущенную выгоду. ИА REGNUM выяснило детали претензий к крупному российскому портовому оператору, где у правительства РФ есть «золотая акция», а государство владеет 20%.

Для справки: морской порт Новороссийска – российский рекордсмен по протяжённости причальной линии, которая составляет 8,3 километра. Это один из крупнейших портов Чёрного моря. В порту работают 16 операторов терминалов, и ПАО «Новороссийский морской торговый порт» – один из них. Группа НМТП позиционирует себя третьим портовым оператором Европы и лидером на российском стивидорном рынке по объёму грузооборота. На сайте группы уточняется, что ПАО «Транснефть» владеет в ПАО «НМТП» долей в 50,1%, Российской Федерации в лице Росимущества принадлежит 20%, а также у правительства РФ есть «золотая акция» ПАО. Помимо этого, в числе акционеров ООО «Транснефть-сервис» с долей 10,52%, J.P.Morgan AG – Reg S (счет депо депозитарных программ) из Германии – 5,5%. Ещё 13,78% акций принадлежат миноритариям.

Дело на полмиллиарда

В начале декабря 2020 года в арбитраж Краснодарского края поступил иск от АО «Приват-Инвест» в интересах ОАО «Мега», которое обратилось с претензиями к ПАО «Новороссийский морской торговый порт». Общая сумма требований была заявлена на уровне 434 957 100,35 рубля.

10 декабря 2020 года судья Миргородская оставила иск без движения до 12 января 2021 года, указав на недочёты – не предоставлен документ об уплате госпошлины.

Из определения суда известно, что в деле речь идёт «о взыскании упущенной выгоды в размере 5 576 480 долларов США в рублевом эквиваленте по курсу, установленному Банком России на дату исполнения решения, убытков, вызванных уменьшением конкурсной массы в размере 10 029 882 рублей, убытков, в виде разницы между ценой по сделке оставления предмета залога на дату заключения сделки». Третьими лицами в спор приглашены ООО «Южная промышленная компания», ООО «Терминал «МЕГА» и Федеральная антимонопольная служба.

Для справки: ПАО «НМТП» учреждено в декабре 1992 года. Уставный капитал – более 192 млн рублей, директор с 2017 года – Сергей Киреев. Он же руководит компанией АО «Транснефть-терминал». Совет директоров компании, по данным с официального сайта, возглавляет вице-президент ПАО «Транснефть» Вячеслав Скворцов. В совет директоров актива входят **замминистра транспорта РФ Юрий Цветков** и глава Росимущества Вадим Яковенко, который занимал разные посты, в том числе в 2011–2015 годах был главой Главного следственного управления Следственного комитета по Москве.

Что стало основанием для многомиллионного иска?

Основания подачи иска в материалах дела пока не сообщаются. Очевидных связей между истцом и ответчиком нет. Следует обратиться к данным третьих лиц, приглашенных в дело.

Так, ООО «Терминал «Мега» работало именно в порту Новороссийска. Данная компания восемь лет назад получила в Сбербанке два крупных кредита: для погашения текущей задолженности по договорам от 2011–2012 годов «о предоставлении кредита по рефинансируемому кредиту, заключённому между заемщиком и ОАО «ВБРР» на срок по 6 декабря 2019 года с лимитом 26 962 367 долларов США», и для предоставления займа ООО «Новолит» (100% «дочки» ООО «Терминал «Мега») – на погашение задолженности в АО «Всероссийский банк развития регионов» (подконтролен «Роснефти») по договору от 2011 года на срок по 6 декабря 2019 года с лимитом 464 300 долларов США.

Для справки: ООО «Терминал «Мега» было учреждено в Новороссийске в октябре 2007 года для транспортной обработки грузов. Уставный капитал – более 308 млн рублей. Владельцы – ООО «Морсервис групп» и Георгий Антоньян. «Морсервис групп» на сегодня – банкрот. Компания принадлежала офшорной фирме «ФИНРОЛ ЭНТЕРПРАЙСИЗ ЛТД» с Виргинских островов и Антоньяну. Среди владельцев ООО «Терминал «Мега» также фигурировало ОАО «Мега» (до переименования – ОАО «Шиферник»), в 2013 году продавшее свою контрольную долю. В 2016 году АО «Приват-Инвест» взыскало с ОАО «Мега» 53 440 662 рубля 46 копеек долга по договору займа и проценты за пользование им, позднее на этом основании став конкурсным кредитором банкротящейся «Меги».

В 2016 году Сбербанк, не получив в срок выплаты по кредитам, подал банкротный иск к ООО «Терминал «Мега», и уже в октябре в отношении него ввели наблюдение, которое завершилось банкротством в июне 2017 года. Конкурсным управляющим был утвержден Валерий Кокодий. К концу наблюдения реестр кредиторов содержал претензии на 1 947 230 461,91 рубля.

Сбербанк позднее уступил право требования долгов по кредитам своей «дочке» – ООО «СБК-Ритейл», а то в свою очередь в 2017 году подписало договор уступки прав, вытекающих из договоров об открытии невозобновляемой кредитной линии, с «Новороссийским морским торговым портом». Размер уступаемых прав (требований) к ООО «Терминал «МЕГА» составил 1 420 942 505,87 рубля.

В 2018 году в рамках конкурсного производства было сделано несколько попыток реализовать залоговое имущество ООО «Терминал «Мега», в составе которого здания, земельные участки, оборудование, а также незалоговое имущество – подъездные пути. В последний раз начальная цена первой части лота составляла 1 142 465 000,4 рубля, а второй – свыше 230 млн рублей, но торги были признаны несостоявшимися, так как был допущен лишь один участник.

Казалось бы, что может связывать АО «Приват-Инвест» – кредитора ОАО «Мега», которое утратило контроль над «дочкой» ещё в 2013 году? Ответ на этот вопрос следует искать в банкротном деле «Меги». НМТП – залоговый кредитор «Меги», которое в свою очередь было поручителем по кредитам «дочернего актива».

В октябре 2020 года от АО «Приват-Инвест» поступило заявление «о признании недействительной сделкой соглашения об оставлении предмета залога за собой от 12.03.2020 г. и применении последствий недействительности сделки, обязав ПАО «НМТП» (ИНН 2 315 004 404) вернуть залоговое имущество в конкурсную массу ОАО «Мега», а ОАО «Мега» вернуть ПАО «НМТП» денежные средства в размере 100 814 073,07 рубля». То есть фактически конкурсный кредитор «Меги» требует от оператора порта Новороссийска вернуть предмет залога, в состав которого входило практически всё ликвидное имущество должника – от зданий и земель до обелиска братской могилы. Это требование рассмотрят 17 февраля 2021 года.

Одновременно с этим уже в деле о банкротстве ООО «Терминал «Мега» в сентябре 2020 года в арбитраж Краснодарского края поступило заявление ОАО «МЕГА», в котором предлагается заменить конкурсного кредитора ПАО «Новороссийский морской торговый порт» на «Мегу» «в части требований в размере 394 758 358 рублей 42 копеек». Позже сумму увеличили до 466 140 762 рублей 50 копеек. ПАО ходатайствовало о приостановлении производства по заявлению, которое суд принял к рассмотрению. Судебное заседание по этому вопросу назначено на 23 марта 2021 года.

Примечательно: убытки «Новороссийскому морскому торговому порту» вменяет не только «Приват-Инвест», но и некое ООО «Оптимус» (конкурсный кредитор ООО «Терминал «Мега»). Оно в ноябре 2020 года подало иск в интересах ООО «Терминал «Мега». Было заявлено требование о взыскании с порта упущенных доходов «от простоя имущества, составляющего площадку «Нижняя» припортового контейнерного терминала (сухой порт)» за период с 15 ноября 2017 года по 19 августа 2019 года в размере 4 418 480 долларов США в рублевом эквиваленте, взыскании убытков, вызванных уменьшением конкурсной массы на расходы на ответственное хранение имущества за тот же период – 17,346 млн рублей и убытков – в виде разницы между ценой по сделке оставления предмета залога за собой от 19.08.2019 года, заключенной с ПАО «НМТП», и действительной рыночной ценой имущества, составляющего площадку «Нижняя» припортового контейнерного терминала (сухой порт). Эти претензии суд начнет рассматривать 28 января 2020 года.

Для справки: в мае 2020 года конкурсный управляющий ООО «Морсервис Групп» выставил на торги свои 99,99% доли в ООО «Терминал «Мега», оценив лот в 308,7 млн рублей. Торги, назначенные на конец июня, не состоялись. В сентябре лот повторно был предложен потенциальным покупателям с начальной ценой – 277 905 520,17 рубля и текущей ценой – 55 581 104,03 рубля. На сегодня идёт приём заявок на торги, который завершится 27.02.2021 года. В сообщении о тендере отмечалось, что доля находится в залоге у ПАО «Новороссийский морской торговый порт».

А на 21 декабря 2020 года в арбитраже Москве назначено рассмотрение иска Георгия Антоньяна (совладельца ООО «Терминал «Мега») к ФАС России «о признании незаконным решения, выраженного в письме от 03.07.2020 г. №СП/55 996/20». Детали спора неизвестны, но третьими лицами приглашены «Терминал «Мега» и ПАО «Новороссийский морской торговый порт».

Не лишним будет напомнить, что правопреемник Сбербанка ещё в августе 2018 года взыскал солидарно с Георгия и Галины Антоньян 300 млн рублей как с поручителей по кредитам ООО «Терминал «Мега». Через год в вышестоящей инстанции решение о взыскании 300 млн рублей с Антоньянов было оспорено, дело вернули на пересмотр. На сегодня оно приостановлено.

<https://regnum.ru/news/economy/3143741.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.12.17; ВЕРФЬ «ЗВЕЗДА» ПОЛУЧИЛА ЛИЦЕНЗИЮ РОСТЕХНАДЗОРА НА СТРОИТЕЛЬСТВО АТОМОХОДОВ

Судостроительный комплекс «Звезда» (создается консорциумом во главе с НК «Роснефть») получил лицензию Ростехнадзора на строительство атомоходов, следует из материалов аналитической системы «СПАРК-Интерфакс».

«Верфь успешно прошла проверки Межрегионального территориального управления по Сибири и Дальнему Востоку Федеральной службы по экологическому, технологическому и атомному надзору. «Звезда» стала единственной российской верфью, которая может строить атомные ледоколы проекта 10510 «Лидер», – пояснил представитель «Роснефти». Заказчиком первого судна этого проекта является ФГУП «Атомфлот», с которым верфь «Звезда» 23 апреля 2020 года подписала контракт. В июле состоялась резка металла для строительства атомного ледокола.

Головному судну присвоено имя «Россия». Мощность ледокола составит 120 МВт, что позволит преодолевать льды толщиной более 4 метров и обеспечит круглогодичные проводки в восточном районе Арктики.

Всего планируется построить три атомохода проекта «Лидер». Согласно планам дирекции Северного морского пути, в ледокольную группировку войдут три ледокола «Лидер»: «Россия» в 2028 году и еще два перспективных в 2031 и 2035 годах.

ССК «Звезда» создается на базе Дальневосточного центра судостроения и судоремонта (ДЦСС) консорциумом АО «Роснефтегаз», ПАО «НК «Роснефть» и Газпромбанка. Пилотную загрузку комплексу обеспечивает «Роснефть» с заказом 28 судов. Сейчас в портфеле верфи более 50 судов.

ТАСС; 2020.12.18; КРИТЕРИЯМ ПО COVID-19 СООТВЕТСТВУЮТ ТРИ СТРАНЫ, С КОТОРЫМИ РФ ВОЗОБНОВИЛА АВИАСООБЩЕНИЕ

Эпидемиологическая обстановка по коронавирусу соответствует всем нужным критериям, установленных Роспотребнадзором, только в трех из 16 стран, с которыми Россия возобновила авиасообщение. Об этом сообщает **пресс-служба** ведомства в пятницу.

Согласно критериям Роспотребнадзора, для возобновления авиасообщения со страной показатель заболеваемости коронавирусной инфекцией за последние две недели не должен превышать 40 на 100 тыс. населения, среднесуточный показатель темпа прироста за 14 дней должен равняться или быть ниже 1%, а показатель распространения инфекции R_t – менее 1.

«Всем критериям, по состоянию на 13 декабря, эпидемиологическая обстановка соответствует только на Сейшельских островах, в Танзании и Эфиопии, по двум из трех критериев – в Киргизии, Египте, на Кубе и Мальдивах, одному из трех – в Великобритании, ОАЭ, Республике Корея, Сербии, Японии», – говорится в сообщении.

Роспотребнадзор рекомендует заранее выбирать для путешествий безопасные в эпидемиологическом плане страны и не забывать о соблюдении мер профилактики коронавируса – носить маски, использовать дезинфицирующие средства, соблюдать социальную дистанцию. При появлении симптомов инфекционного заболевания следует оставаться дома и вызвать врача.

Россия на сегодняшний день возобновила авиасообщение с 16 странами. К ним относятся Турция, Великобритания, Танзания, Швейцария, ОАЭ, Мальдивы, Египет, Белоруссия, Казахстан, Киргизия, Южная Корея, Сербия, Куба, Япония, Сейшельские Острова и Эфиопия.

Несоответствие критериям

Эпидемиологическая обстановка по коронавирусу в Белоруссии, Казахстане, Турции и Швейцарии, с которыми Россия возобновила авиасообщение, не соответствует ни одному из трех нужных критериев Роспотребнадзора.

Согласно критериям Роспотребнадзора, для возобновления авиасообщения со страной показатель заболеваемости коронавирусной инфекцией за последние две недели не должен превышать 40 на 100 тыс. населения, среднесуточный показатель темпа прироста за 14 дней должен равняться или быть ниже 1%, а показатель распространения инфекции R_t – менее 1.

«По всем трем показателям отмечается несоответствие в республиках Беларусь, Казахстан, в Турции и Швейцарии.

Необходимо отметить, что при выезде в зарубежные страны возрастает риск заражения новой коронавирусной инфекцией», – говорится в сообщении.

В ведомстве также отметили, что сейчас в большинстве стран, в том числе Европейского региона, ситуация по коронавирусной инфекции является осложненной.

Штрафы

Сумма штрафов для россиян за несвоевременное прохождение тестов на коронавирусную инфекцию по возвращении в Россию из-за границы превысила 23 млн рублей.

«В настоящее время в связи с несвоевременным прохождением обследования на COVID-19 в отношении российских граждан, вернувшихся из-за границы, наложено штрафов на общую сумму 23 075 600 руб», – говорится в сообщении Роспотребнадзора.

Россияне, согласно постановлению Главного государственного санитарного врача РФ, должны сделать ПЦР-тест на коронавирус в течение трех дней с момента прилета в страну и разместить информацию о результате в ЕПГУ. До получения результатов теста им необходимо соблюдать режим изоляции по месту жительства или пребывания.

<https://tass.ru/obschestvo/10290331>

ИНТЕРФАКС; 2020.12.17; АЭРОПОРТЫ РФ ПРОСЯТ МИНТРАНС ВЫДЕЛИТЬ ИМ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ «АНТИКОРОНАВИРУСНЫЕ» СУБСИДИИ

Международная ассоциация аэропортов (МАА, объединяет крупнейшие аэропорты РФ) обратилась в **Минтранс** с просьбой продлить программу субсидирования отрасли на фоне COVID-ограничений до 2021 года.

В июне правительство выделило на поддержку аэропортов 10,9 млрд руб., их можно было направить на зарплаты персоналу, содержание и ремонт зданий, оборудования, транспорта. Субсидии распределялись из расчета 195,4 руб. за каждого пассажира, «потерянного» во II квартале 2020 года по сравнению с тем же периодом 2019 года. Позднее правительство продлило период выдачи субсидий до июля включительно.

Сегодня аэропортовая отрасль, «вошедшая во вторую волну кризиса, остро нуждается в возобновлении государственной поддержки», говорится в письме президента МАА, гендиректора холдинга «Аэропорты регионов» Евгения Чудновского главе **Минтранса Виталию Савельеву** (копия письма есть у «Интерфакса»). В I полугодии убытки аэропортов составили более 15 млрд руб., по итогам года могут достигнуть 30 млрд руб., предупредил Чудновский. При этом долговая нагрузка операторов превысит 250 млрд руб. (из них 180 млрд руб. – инвестиционные кредиты), коэффициент чистый долг/ЕВITDA подскочит с прошлогоднего 2,8х до 29х.

МАА просит **Минтранс** выделить дополнительные «антикоронавирусные» субсидии: 3,1 млрд руб. в IV квартале этого года и от 4,4 до 18,7 млрд руб. в следующем году (в зависимости от фактической ситуации в отрасли).

«Дополнительно к расчетному размеру субсидии необходимо предусмотреть возможность субсидирования процентных платежей по инвестиционным кредитам аэропортов на IV квартал 2020 года и на 2021 год свыше процентной ставки в 2% по кредитам в рублях и 1% по долговым обязательствам в иностранной валюте», – пишет Чудновский. В текущем году, по оценкам МАА, для этого понадобятся 2 млрд руб., в следующем – от 2 до 8 млрд руб.

«Убедительно просим вас, уважаемый Виталий Геннадьевич, поддержать данные мероприятия и предложить их к реализации правительством РФ», – обращается Чудновский к **Савельеву**.

Первый вице-премьер РФ **Андрей Белоусов** заявлял в конце ноября, что дополнительная поддержка авиакомпаний на фоне COVID-кризиса пока не предполагается. Вместе с тем «более сложная, с моей точки зрения, ситуация в аэропортах», отмечал **Белоусов**. По прогнозу МАА, пассажиропоток аэропортов в декабре упадет на 60%, по итогам года – более чем на 40%.

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4616954>

<https://newsroom.su/?p=133518>

<https://www.rzd-partner.ru/aviation/news/aeroporty-rf-prosyat-mintrans-vydelit-im-dopolnitelnye-antikovidnye-subsidii/>

<http://anpinform.ru/interfaks-aeroporty-prosyat-mintrans-prodlit-vvedennye-iz-za-covid-19-subsidii/>

<http://mirtesen.sputnik.ru/blog/43694872832>

<https://www.aex.ru/news/2020/12/17/220905/>

<https://ru.investing.com/news/economy/article-2022396>

<https://www.aviaport.ru/digest/2020/12/17/662053.html>

ТАСС; 2020.12.17; КАБМИН НАПРАВИЛ 1,94 МЛРД РУБЛЕЙ НА МОДЕРНИЗАЦИЮ АЭРОПОРТОВ В ТРЕХ РЕГИОНАХ

Правительство России выделило 1,94 млрд рублей на модернизацию аэропортов в Забайкалье, Чечне и Красноярском крае, сообщает в среду **пресс-служба** кабмина.

«На модернизацию аэропортов в отдельных регионах дополнительно выделят 1,94 млрд рублей, – говорится в сообщении. – Такое распоряжение подписал председатель правительства **Михаил Мишустин**».

Речь идет о реконструкции аэропорта Чара на севере Забайкальского края, где планируется перестроить взлетно-посадочную полосу и обновить здание для пассажиров и персонала. Средства также пойдут на улучшение инфраструктуры аэропорта Грозный (Северный) в Чеченской Республике, где реконструкция начнется в 2021 году, а также модернизацию рулежной дорожки в аэропорту Красноярска. Финансирование рассчитано на период с 2020 по 2022 год.

«Субсидия поступит в рамках госпрограммы «Развитие транспортной системы», – отмечают в кабмине. – Решение позволит увеличить пропускную способность аэроузлов и повысить транспортную связанность регионов».

<https://tass.ru/ekonomika/10278977>

ТАСС; 2020.12.17; СОФИЯ ГОТОВА БЫСТРО ВОССТАНОВИТЬ АВИАСООБЩЕНИЕ С РФ ПОСЛЕ ОТКРЫТИЯ ГРАНИЦ – ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР

Россия остается для Болгарии важнейшим туристическим направлением, София готова сразу после открытия границ восстановить авиасообщение между странами. Об этом в четверг в разговоре с послом РФ в Болгарии Анатолием Макаровым заявила **вице-премьер** и министр туризма республики Марияна Николова.

«Консульские службы Болгарии в Москве, Санкт-Петербурге и Екатеринбурге готовы начать быстро и беспрепятственно выдавать туристические визы при открытии границ двух стран для туристов. А болгарская национальная авиакомпания готова начать полеты между странами сразу после восстановления полетной программы», – сообщила Николова. Как отмечает **пресс-служба** Минтуризма, во время разговора было отмечено, что туристические поездки между странами на данный момент находятся под запретом, но уже сейчас необходимо готовиться к их восстановлению.

Анатолий Макаров, отвечая на вопрос ТАСС, уточнил, что во время разговора также обсуждался вопрос о деловой поездке Николовой в Москву для обсуждения совместных туристических проектов, которая может состояться в начале будущего года, и визовые вопросы.

«С моей точки зрения, один из главных вопросов, который требует решения в отношениях между странами, это вопрос с визами для российских туристов. Эта процедура должна быть максимально упрощена. Простой пример – Турция, она отменила визы, и более шести миллионов россиян отдыхают там в течение года. Визы – это проблема, которая мешает полноценному сотрудничеству в области туризма», – отметил Макаров.

Авиасообщение между Болгарией и Россией прекратилось еще весной, для российских туристов, которые тогда еще отдыхали на зимних курортах страны, были организованы специальные вывозные рейсы, а регулярные полеты так и не были возобновлены. В летний сезон российских туристов на болгарском Черноморье практически не было.

ИНТЕРФАКС; 2020.12.17; КИТАЙ ПРИОСТАНОВИТ 3 МЕЖДУНАРОДНЫХ АВИАРЕЙСА ИЗ-ЗА COVID-19, ВКЛЮЧАЯ МОСКВА-ЧЖЭНЧЖОУ

Управление гражданской авиации Китая (СААС) временно приостановило полеты по трем международным авиарейсам из-за выявления случаев COVID-19 у некоторых пассажиров.

У пяти человек с рейса ET636 Аддис-Абеба – Чэнду авиакомпании Ethiopian Airlines, выполнявшегося 3 декабря, тесты на коронавирусную инфекцию оказались положительными.

Аналогичный результат дали тесты у восьми пассажиров выполнявшегося 3 декабря рейса EO429 Москва-Чжэнчжоу российской компании «Икар» (Красноярск, торговая марка Regas Fly) и у шести пассажиров рейса LX188 Цюрих-Шанхай авиаперевозчика Swiss International Air Lines 7 декабря.

Начиная с 21 декабря полеты по маршрутам Аддис-Абеба – Чэнду и Москва-Чжэнчжоу будут прекращены на неделю. Рейс Цюрих-Шанхай будет приостановлен на неделю с 27 декабря, сообщает агентство «Синьхуа».

СААС 4 июня ввело в действие механизм вознаграждения и наказания для международных пассажирских перевозок для дальнейшего сдерживания распространения COVID-19. Если у всех прибывающих в Китай пассажиров определенного рейса будут отрицательные анализы на коронавирус нового типа в течение трех недель подряд, то авиакомпания получит разрешение на увеличение количества рейсов до двух в неделю.

В том случае, если число пассажиров с положительными результатами проверки на COVID-19 достигнет 5, то данный рейс будет приостановлен на неделю. Если их количество увеличится до 10, то рейсы по данному маршруту будут приостановлены на четыре недели.

ТАСС; 2020.12.17; РОСТОВСКИЕ ДЕПУТАТЫ ПРОСЯТ ГЛАВУ «АЭРОФЛОТА» СНИЗИТЬ ЦЕНУ НА АВИАБИЛЕТЫ В РОСТОВ-НА-ДОНУ

Депутаты Заксобрания Ростовской области подготовили обращение к гендиректору ПАО «Аэрофлот» с просьбой о присвоении аэропорту Платов статуса базового аэропорта компании, а также о регулировании «слишком высоких» цен на авиабилеты в Ростов-на-Дону, сообщил исполняющий обязанности председателя регионального парламента Андрей Харченко.

«Рассматриваем проект обращения Законодательного собрания Ростовской области об обращении к генеральному директору ПАО «Аэрофлот» Михаилу Полубояринову по вопросу совершенствования тарифной и маршрутной политики авиакомпании в целях повышения инвестиционной, туристической привлекательности Ростовской области. Постановление принято», – сказал Харченко.

В пресс-службе законодательного органа области уточнили, что, по сведениям депутатов, цена авиаперелета по маршруту Ростов-на-Дону – Москва завышена. «Например, долететь «Аэрофлотом» из Москвы в Краснодар стоит дешевле, чем из Ростова-на-Дону в Москву, хотя расстояние от Ростова до столицы России меньше. А из-за так называемого динамического ценообразования цена на один и тот же билет может отличаться в два или даже в шесть раз в зависимости от даты покупки. Депутаты просят авиакомпанию обратить на это внимание и привести цены в соответствие с рынком», – говорится в сообщении.

Вместе с тем, по мнению парламентариев, статус базового аэропорта «Аэрофлота» повысит значимость Платова на юге России. Также депутаты обратятся к авиаперевозчику с просьбой увеличить количество рейсов в Ростов-на-Дону.

В ноябре стало известно, что группа «Аэрофлот» за январь – октябрь 2020 года сократила перевозки на 50,3%, до 25,8 млн пассажиров, авиакомпания «Аэрофлот» – почти на 60%,

до 12,7 млн пассажиров. Также **Росавиация** сообщила, что авиакомпании РФ в октябре 2020 года сократили перевозки пассажиров на 39%, до 6,79 млн.

<https://tass.ru/ekonomika/10284819>

ТАСС; 2020.12.17; UTAIR ОТКРЫЛА ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ В СОЧИ ИЗ ТЮМЕНИ И СУРГУТА

Авиакомпания Utair запустила прямые рейсы из Тюмени и Сургута (Ханты-Мансийский автономный округ) в Сочи, сообщает **пресс-служба** перевозчика в четверг.

«Utair начал выполнять рейсы в Сочи из Тюмени и Сургута», – сказано в сообщении.

Как уточнил президент «Utair – Пассажирские авиалинии» Павел Пермяков, рейс из Сургута появится по поручению губернатора Югры.

«Даже в низкий зимний сезон Utair увеличивает число рейсов из домашнего региона (ХМАО – прим. ТАСС) по поручению губернатора Югры Натальи Комаровой. Для удобства жителей региона Utair вводит рейсы из ХМАО без пересадок в столице. Прямые рейсы из Сургута и Тюмени в Сочи быстро доставят наших пассажиров на один из самых популярных горнолыжных курортов страны», – приводятся в сообщении слова Пермякова.

<https://tass.ru/ural-news/10279311>

ТАСС; 2020.12.17; RED WINGS ОТКРОЕТ В ЯНВАРЕ ШЕСТЬ НОВЫХ НАПРАВЛЕНИЙ ИЗ ЕКАТЕРИНБУРГА

Авиакомпания Red Wings откроет в январе из Екатеринбурга полеты по шести новым направлениям – в Барнаул, Ижевск, Новокузнецк, Омск, Уфу и Ханты-Мансийск, сообщили в **пресс-службе** перевозчика в четверг.

«С января 2021 года Red Wings начнет полеты из Екатеринбурга по шести новым направлениям – в Барнаул, Ижевск, Новокузнецк, Омск, Уфу и Ханты-Мансийск. Полеты из Екатеринбурга в Барнаул и Омск будут выполняться трижды в неделю. Полеты в Ижевск, Новокузнецк, Уфу и Ханты-Мансийск – дважды в неделю», – говорится в сообщении.

В компании уточнили, что из новых маршрутов два будут уникальными. Прямых рейсов по направлениям Екатеринбург – Барнаул и Екатеринбург – Ижевск сейчас нет, с января они будут доступны только пассажирам Red Wings.

Авиакомпания Red Wings реализует проект регионального хаба в аэропорту Кольцово. Полеты из Екатеринбурга по региональной маршрутной сети начались 15 сентября этого года. Сейчас в Кольцово базируются три самолета SSJ100. Также в парке Red Wings 15 лайнеров семейства Airbus 320/321, которые базируются в Домодедово и Пулково.

<https://tass.ru/ural-news/10278457>

ИНТЕРФАКС; 2020.12.17; СП «НОВАПОРТА» И «АЭРОПОРТОВ РЕГИОНОВ» ВЫБРАНО ИНВЕСТОРОМ АЭРОПОРТА МАГАДАНА

Совместное предприятие «Новаяпорта» Романа Троценко и «Аэропортов регионов» Виктора Вексельберга – ООО «АБС Магадан» – выиграло конкурс на выбор инвестора реконструкции аэропорта Магадана, сообщает АО «Корпорация развития Магаданской области».

«На участие в конкурсе были поданы заявки от двух организаций – ООО «КрасИнвест» (контролирует красноярский аэропорт «Емельяново» – ИФ) и ООО «АБС Магадан». Победителем конкурса признано ООО «АБС Магадан», которое сделало лучшее ценовое предложение на покупку акций ОАО «Аэропорт Магадан», – говорится в сообщении.

Аэропорт «Сокол», расположенный в 38 км от Магадана, имеет одну взлетно-посадочную полосу, в прошлом году он обслужил более 400 тыс. пассажиров.

Отбор инвестора для заключения инвестсоглашения по реконструкции аэропорта начался в октябре. Проект включает строительство нового пассажирского и грузового терминалов, привокзальной площади, реконструкцию инженерных коммуникаций. Размер инвестиций должен быть не менее 4,298 млрд руб., говорилось в конкурсной документации. Победитель аукциона в обмен на инвестиции получит 75% – 1 акцию АО «Аэропорт Магадан», блокпакет останется за Магаданской областью.

ООО «АБС Магадан», как следует из данных системы «СПАРК-Интерфакс», зарегистрировано 9 ноября с уставным капиталом 1 млн руб., у «Аэропортов регионов» и «Новапорта» в нем по 50%. Основной вид деятельности ООО – консультирование по вопросам коммерческой деятельности и управления.

Ранее, в начале этого года, «Аэропорты регионов» и «Новпорт» учредили СП со схожим названием – ООО «АБС» (полное название, по неофициальным данным, – «Аэропорты большой страны»). Эта компания участвовала в конкурсе правительства Амурской области на реконструкцию и концессионное управление аэропортом Благовещенска. В конце сентября «АБС» сообщало, что выиграло этот конкурс, предложив за проект более 7 млрд руб. Однако по жалобе «КрасИнвеста», который также участвовал в конкурсе, Федеральная антимонопольная служба отменила его итоги и предписала области провести новый отбор.

ИНТЕРФАКС; 2020.12.17; АЭРОПОРТ БЛАГОВЕЩЕНСКА ПОКА НЕ РЕШИЛ, КАК БУДЕТ ОБСЛУЖИВАТЬ ПАССАЖИРОВ МЕЖДУНАРОДНЫХ МАРШРУТОВ

Государственное унитарное предприятие Амурской области «Аэропорт Благовещенск» пока не принял решение, как будет обслуживать пассажиров международных направлений после пожара в международном терминале, сообщили в четверг «Интерфаксу» в **пресс-службе** аэропорта.

«Международные туристические рейсы не обслуживались аэропортом из-за ограничений, введенных правительством РФ (по коронавирусу – ИФ). Сейчас будет решаться вопрос по обслуживанию рейсов и пассажиров международного направления в случае снятия ограничений», – сказал представитель **пресс-службы**.

Как сообщалось, в четверг утром в международном терминале аэропорта площадью около 1,2 тыс. кв. метров произошел пожар. К моменту прибытия пожарных подразделений здание уже горело открытым пламенем. В 9:29 (3:29 мск) пожар был локализован, но продолжалось тушение огня. В 12:40 (6:40 мск) пожар был полностью ликвидирован.

Аэропорт Благовещенска все это время работал штатно, задержки авиарейсов, связанных с пожаром, не было.

ИНТЕРФАКС; 2020.12.17; ПОЖАР В МЕЖДУНАРОДНОМ ТЕРМИНАЛЕ СТАЛ ВТОРЫМ ЗА ПОСЛЕДНИЕ ПЯТЬ ЛЕТ ДЛЯ АЭРОПОРТА БЛАГОВЕЩЕНСКА

Пожар, произошедший 17 декабря в аэропорту Благовещенска, стал для него вторым за последние пять лет, в июле 2016 года горела обшивка нового аэровокзала.

Как сообщили «Интерфаксу» в **пресс-службе** Главного управления МЧС по Амурской области, пожару присвоен повышенный ранг сложности. На данный момент открытый огонь ликвидирован, но продолжается разборка конструкций и тушение пожара.

Предыдущий инцидент в аэропорту Благовещенска произошел 10 июля 2016 года. Из-за непотушенной сигареты загорелся мусор, от него – обшивка здания, которая, как выяснили эксперты, не соответствовала требованиям пожарной безопасности. Было повреждено более десятка окон, подвесной потолок и линолеум.

Возгорание произошло в той части здания, где находятся административные помещения, и не коснулось зоны обслуживания пассажиров. В тот момент ни одного пассажира в

здании аэропорта не было. Авиарейсы не задерживались. Виновным в пожаре был признан уборщик территории, который оставил мусор с тлеющей сигаретой возле входа. Спустя три года (в 2019 году) ГУП Амурской области «Аэропорт Благовещенск» направил в арбитражный суд иск к застройщику аэровокзального комплекса – государственному казенному учреждению «Строитель» – с требованием возместить убытки от пожара. Суд удовлетворил большую часть требования – 13,7 млн рублей из заявленных истцом 18,8 млн рублей убытков.

«Строитель» пытался оспорить решение первой инстанции в апелляции и кассации, но они оставили решение Арбитражного суда Амурской области в силе. Подрядчик дошел до Верховного суда, но и тот отказал в передаче жалобы для рассмотрения в судебном заседании судебной коллегии по экономическим спорам.

Аэропорт Благовещенск обеспечивает регулярное авиасообщение Амурской области с городами России, а также обслуживает чартерные рейсы.

[Вернуться в оглавление](#)