



Ежедневный мониторинг СМИ

23 ДЕКАБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ГТРК СОЧИ, 22.12.2020 15:01; СТАЛИ ИЗВЕСТНЫ СРОКИ ЗАПУСКА АЭРОПОРТА В АБХАЗИИ.....	4
ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ; 2020.12.23; ОСВОЕНИЕ МЕР: ИСПОЛНЕНИЕ БЮДЖЕТА МОЖЕТ СТАТЬ САМЫМ НИЗКИМ ЗА 13 ЛЕТ; ЗА ДВЕ НЕДЕЛИ ДО НОВОГО ГОДА НЕ ПОТРАЧЕНО 4 ТРЛН ИЗ 24 ЗАПЛАНИРОВАННЫХ	4
ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛЬЯ БАШЛЫКОВА; 2020.12.23; ЗА ДЕЛО, ЗА ЖИВОЕ: ОБНОВЛЕННЫЙ ГОССОВЕТ РАССМОТРИТ ЦЕЛИ ДО 2030 ГОДА; В ПОВЕСТКЕ – ОБСУЖДЕНИЕ ЗАДАЧ ПО РЕАЛИЗАЦИИ В РЕГИОНАХ НАЦПРОЕКТОВ	6
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.12.23; ПОШЛО-ПОЕХАЛО; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ РАСШИРИТЬ СУБСИДИИ АВТОПЕРЕВОЗОК В АБХАЗИЮ.....	8
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.12.23; НЕТ ЛИТЬЯ ОТ УКРАИНСКИХ ВАГОНОВ; ВВОЗ В РОССИЮ КОМПЛЕКТУЮЩИХ МОГУТ ЗАПРЕТИТЬ.....	9
ИЗВЕСТИЯ; КСЕНИЯ ЛОГИНОВА; 2020.12.23; ВОСТОЧНОЕ СБЛИЖЕНИЕ: ТУРЦИЯ И КИТАЙ СВЯЗАЛИ СЕБЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГОЙ; ЭТОТ ПУТЬ СЧИТАЮТ САМЫМ КОРОТКИМ И УДОБНЫМ МЕЖДУ АЗИЕЙ И ЕВРОПОЙ ...	10
ВЕДОМОСТИ; ТАТЬЯНА ИСАКОВА; 2020.12.23; БЕСПИЛОТНЫЕ АВТОМОБИЛИ ТЕРЯЮТ ДОВЕРИЕ МАСС; ТОЛЬКО 36% РОССИЯН ГОТОВЫ ПОЛЬЗОВАТЬСЯ АВТОНОМНЫМ ТРАНСПОРТОМ.....	12
РБК; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ, МАРИЯ ЛИСИЦЫНА; 2020.12.22; «АЭРОФЛОТ» ОБЪЯСНИЛ ПОЛЕТЫ ДВУХ САМОЛЕТОВ В ЛОНДОН ПОСЛЕ ОСТАНОВКИ РЕЙСОВ	13
КОММЕРСАНТЪ FM; АЛЕКСАНДР РАССОХИН; 2020.12.22; РОССИЯН В ВЕЛИКОБРИТАНИИ ЗАСТАЛИ ВРАСПЛОХ; НА КАКОЙ СРОК ЗАКРЫЛИ АВИАСООБЩЕНИЕ С СОЕДИНЕННЫМ КОРОЛЕВСТВОМ	14
КОММЕРСАНТЪ; ПОЛИНА СМЕРТИНА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.12.23; АВИАПРОМ ВЫЗВАЛИ К БАРЬЕРАМ; АМЕРИКАНСКИМ КОМПЛЕКТУЮЩИМ ЗАТРУДНИЛИ ПУТЬ В РОССИЮ	15
КОММЕРСАНТЪ; МАРИЯ ЛИТВИНОВА, ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.12.23; ПЕРЕГИБЫ НА ПАССАЖИРСКИХ МЕСТАХ; МАТЬ РЕБЕНКА С АУТИЗМОМ ПОЖАЛОВАЛАСЬ В ПРОКУРАТУРУ НА АВИАКОМПАНИЮ «ПОБЕДА».....	18
ПЕРВЫЙ ЯРОСЛАВСКИЙ (1YAR.TV), 22.12.2020 10:22; В ЯРОСЛАВСКОЙ ОБЛАСТИ ПРОВЕДУТ МОДЕРНИЗАЦИЮ АЭРОПОРТА «ТУНОШНА»	19
ИНТЕРФАКС; 2020.12.22; ГРУЗОПОТОК ПО СЕВМОРПУТИ В 2020Г СТАНЕТ РЕКОРДНЫМ – АТОМФЛОТ	20
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВАЛЕРИЙ ЛЬВОВ; 2020.12.23; ТРАНССИБ И БАМ ИЗБАВЛЯЮТСЯ ОТ «УЗКИХ МЕСТ».....	20
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; НАТАЛЬЯ РЕШЕТНИКОВА, АЛЕКСАНДР ФИЛИМОНЕНКО; 2020.12.23; ЛЕСТНИЦА В НЕБО; РЕКОНСТРУКЦИЯ АЭРОПОРТОВ ПОВЫСИТ БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ И УВЕЛИЧИТ КОЛИЧЕСТВО РЕЙСОВ	22

REGNUM; 2020.12.22; В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ ПО НАЦПРОЕКТУ ОТРЕМОНТИРОВАНО ДОРОГ НА 1,6 МЛРД РУБЛЕЙ.....	23
ТАСС; 2020.12.22; В УДМУРТИИ В 2021 ГОДУ ОТРЕМОНТИРУЮТ НЕ МЕНЕЕ 200 КМ ДОРОГ	23
ПРАЙМ; 2020.12.22; КАБМИН РФ ВНЕС НЕРАДЬКО, ФАЙЗУЛЛИНА И ШУЛЬГИНОВА В СОСТАВ ПРАВКОМИССИИ ПО ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЮ	24
ТАСС; 2020.12.22; НА РЕКОНСТРУКЦИЮ КПП «ВЕРХНИЙ ЛАРС» В СЕВЕРНОЙ ОСЕТИИ НАПРАВЯТ БОЛЕЕ 1,3 МЛРД РУБЛЕЙ	24
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.12.22; «РОСТЕХ» ОСНАСТИЛ ВЫСОКОТОЧНЫМИ ТЕПЛОВИЗОРАМИ АЭРОПОРТЫ МОСКВЫ И ДРУГИЕ ПУНКТЫ ПРОПУСКА ЧЕРЕЗ ГРАНИЦУ	25
ТАСС; 2020.12.22; ПУТИН ПОДПИСАЛ ЗАКОН О ЗАЧИСЛЕНИИ ШТРАФОВ С ПЛАТНЫХ ДОРОГ В ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ДОРОЖНЫЙ ФОНД.....	25
ТАСС; 2020.12.22; ПУТИН ПОДПИСАЛ ЗАКОН О ВЫВЕДЕНИИ ТРАНСПОРТНЫХ КАРТ ИЗ-ПОД ЗАПРЕТА ПОПОЛНЕНИЯ НАЛИЧНЫМИ.....	26
РИА НОВОСТИ; 2020.12.22; ГОСДУМА ПОДДЕРЖАЛА НАКАЗАНИЕ ЗА УМЫШЛЕННОЕ ПРЕПЯТСТВИЕ ТРАНСПОРТУ	27
РБК ПЛЮС; АЛЕКСАНДР КОЧЕТОВ; 2020.12.22; ПЕРЕХОД К ДЕЛУ: КОГДА ПОСТРОЯТ ЛЕНСКИЙ МОСТ	28
РИА НОВОСТИ; 2020.12.22; МЕЖВЕДОМСТВЕННАЯ КОМИССИЯ МИНТРАНСА ОДОБРИЛА ВОЗВЕДЕНИЕ ЛЕНСКОГО МОСТА.....	30
ТАСС; 2020.12.22; НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ В 2021 ГОДУ ОТКРОЮТ МОСТ ЧЕРЕЗ АМУР	30
ИНТЕРФАКС; 2020.12.22; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ВЫДАЛА ПОЛОЖИТЕЛЬНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ ВСЕХ ЭТАПОВ СТРОИТЕЛЬСТВА ОБХОДА ТОЛЬЯТТИ С МОСТОМ ЧЕРЕЗ ВОЛГУ	32
ТАСС; 2020.12.22; ВТОРУЮ ВЕТКУ МЕТРО В ЕКАТЕРИНБУРГЕ МОГУТ ПОСТРОИТЬ ПО КОНЦЕССИИ.....	34
ТАСС; 2020.12.22; В РОССИИ СРЕДИ ВОДИТЕЛЕЙ-ИНОСТРАНЦЕВ ЧАЩЕ ВСЕГО СОВЕРШАЮТ ДТП ГРАЖДАНЕ УЗБЕКИСТАНА.....	34
ТАСС; 2020.12.22; НА КАМЧАТКЕ ОТКРЫЛАСЬ ПЕРВАЯ ЭЛЕКТРОЗАПРАВОЧНАЯ СТАНЦИЯ	36
КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; АЛЕКСАНДР ТИХОНОВ; 2020.12.23; ПРИЛЕТ «ЛАСТОЧКИ» И ПРИБЫТИЕ «ОРЛАНА»: ЧТО НОВОГО В СЕРВИСЕ РЖД.....	37
РИА НОВОСТИ; 2020.12.22; НОВЫЕ СТАНЦИИ И КОМФОРТНЫЕ ПОЕЗДА: КАК РАЗВИВАЮТСЯ МЦД.....	38
РЕН ТВ # НОВОСТИ, 22.12.2020 08:47; В МЖД ПОДВЕЛИ ИТОГИ 2020-ГО	40
ИНТЕРФАКС; 2020.12.22; «ЭСТОНСКАЯ ЖЕЛДОРОГА» ХОЧЕТ ДОГОВОРИТЬСЯ С РЖД ОБ ЭЛЕКТРИФИКАЦИИ Ж/Д ВЕТКИ ПЕТЕРБУРГ-ТАЛЛИН.....	41
ИНТЕРФАКС; 2020.12.22; КУЗБАСС ПЕРЕНАПРАВИЛ ВЫВОЗ УГЛЯ С ЗАПАДА НА ВОСТОК И ЗАТРУДНИЛ РЕГИОНАМ ДВ ВЫХОД НА Ж/Д – ГЛАВА ЯКУТИИ	42
ИНТЕРФАКС; 2020.12.22; ЯКУТИЯ ОПАСАЕТСЯ ЗА СРЫВ ПЛАНОВ ПО ДОБЫЧЕ 50 МЛН Т УГЛЯ К 2026Г ИЗ-ЗА ПРОБЛЕМ С ВЫВОЗОМ.....	43
ПРАЙМ; 2020.12.22; РЖД ВИДЯТ РОСТ СПРОСА НА БИЛЕТЫ В НОВОГОДНИЕ ПРАЗДНИКИ НА 31%.....	43
РИА НОВОСТИ; 2020.12.22; РАПОТА: ПРОЕКТ ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ МАГИСТРАЛИ ПЕТЕРБУРГ-ГАМБУРГ НЕОБХОДИМ	44
ТАСС; 2020.12.22; РОССИЯ ПОСТАВИЛА КУБЕ СЕМЬ ЛОКОМОТИВОВ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК.....	45

РБК; 2020.12.22; ГЛАВА «СИБУГЛЕМЕТА» ПРЕДЛОЖИЛ РЖД ОТДАТЬ ПРИОРИТЕТ КОКСУЮЩЕМУСЯ УГЛЮ.....	46
КОММЕРСАНТЬ; 2020.12.22; РЖД ПЕРЕСМОТРЕЛИ ИНВЕСТИЦИИ В СТРОИТЕЛЬСТВО ТПУ НА ПЕРМИ II.....	46
ИНТЕРФАКС; 2020.12.22; РОСМОРПОРТ ВЫСТУПАЕТ ЗА ПРИНЯТИЕ ЗАКОНОПРОЕКТА, ОПРЕДЕЛЯЮЩЕГО ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ИНВЕСТОРОВ В ПОРТОВОЙ ОТРАСЛИ.....	47
ИНТЕРФАКС; 2020.12.22; ПЕРМСКИЙ КРАЙ В 2021 Г ИЗУЧИТ ВОЗМОЖНОСТЬ УГЛУБЛЕНИЯ КАМЫ ДЛЯ ОРГАНИЗАЦИИ СУДОХОДСТВА.....	48
ИНТЕРФАКС; 2020.12.22; ПРОЕКТИРОВЩИК НИЖЕГОРОДСКОГО ГИДРОУЗЛА НЕ СМОГ ОСПОРИТЬ РАСТОРЖЕНИЕ С НИМ КОНТРАКТА.....	49
ИНТЕРФАКС; 2020.12.22; СУД НАЗНАЧИЛ КОНКУРСНОГО УПРАВЛЯЮЩЕГО МУРМАНСКОГО МОРСКОГО ПАРОХОДСТВА.....	50
REGNUM; 2020.12.22; В АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ НАЧНУТ ПРОЕКТИРОВАТЬ СУДА ЛЕДОВОГО КЛАССА.....	50
ИНТЕРФАКС; 2020.12.22; АВИАВЛАСТИ РФ ДОГОВОРИЛИСЬ ОБ УПРОЩЕННОЙ ВАЛИДАЦИИ АВИАТЕХНИКИ ДЛЯ ЭКСПОРТА В МЕКСИКУ.....	51
ИНТЕРФАКС; 2020.12.22; БОЛЕЕ 80% РОССИЙСКИХ ПИЛОТОВ-ВЫПУСКНИКОВ НЕ СМОГЛИ ТРУДОУСТРОИТЬСЯ В 2020 Г ИЗ-ЗА СПАДА АВИАПЕРЕВОЗОК.....	51
ПРАЙМ; 2020.12.22; РЕШЕНИЕ О ДОПСУБСИДИЯХ АЭРОПОРТАМ ПРИМУТ ПО ИТОГАМ РАБОТЫ ОТРАСЛИ ЗА 2020 Г – МИНТРАНС РФ.....	52
ТАСС; 2020.12.22; МИНТРАНС ПРИЗНАЛ БЕЗОПАСНОСТЬ СПОРНОГО ЖК «ФИЛАТОВ ЛУГ» ДЛЯ ПОЛЕТОВ ИЗ АЭРОПОРТА ВНУКОВО.....	52
ТАСС; 2020.12.22; ТРУТНЕВ СООБЩИЛ, ЧТО РЕШЕНИЯ ПО ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ АВИАКОМПАНИИ БУДЕТ ПРИНИМАТЬ КАБМИН.....	53
ПРАЙМ; 2020.12.22; ОАК ПРОДОЛЖАЕТ СОТРУДНИЧАТЬ С ЗАРУБЕЖНЫМИ ПАРТНЕРАМИ.....	54
ТАСС; 2020.12.22; СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО ТЕРМИНАЛА НАЧАЛОСЬ В НОВОМ УРЕНГОЕ В РАМКАХ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА.....	54
РИА НОВОСТИ; 2020.12.22; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВЫДЕЛИЛО СРЕДСТВА НА МОДЕРНИЗАЦИЮ АЭРОПОРТА В НОВОМ УРЕНГОЕ.....	55
REGNUM; 2020.12.22; ЛОУКОСТЕР «ПОБЕДА» ВОЗОБНОВИТ ГРУЗОПАССАЖИРСКИЕ РЕЙСЫ В ГЕРМАНИЮ И СЛОВАКИЮ.....	55
ПРАЙМ; 2020.12.22; «ПОБЕДА» В 2021 Г СНИЗИТ РАСХОДЫ НА ВРАЧЕБНО-ЛЕТНУЮ ЭКСПЕРТНУЮ КОМИССИЮ НА 20 МЛН РУБ.....	56
ТАСС; 2020.12.22; ПЕРВЫЙ ГРУЗОВОЙ ТЕРМИНАЛ ОТКРЫЛСЯ В АЭРОПОРТУ ГОРНО-АЛТАЙСКА.....	56
ТАСС; 2020.12.22; СУД ОТКЛОНИЛ ИСК БАНКА «РОССИЯ» О БАНКРОТСТВЕ UTAIR.....	57
КОММЕРСАНТЬ ПРИЛОЖЕНИЕ; 2020.12.23; ДРУЖЕЛЮБНАЯ СРЕДА; КАК РАЗВИВАЕТСЯ PЕT-FRIENDLY КУЛЬТУРА.....	58
КОММЕРСАНТЬ КАЗАНЬ; КИРИЛЛ АНТОНОВ; 2020.12.22; ПЕРЕДАЙТЕ ДЕНЕГ НА ПОЛЕТ; РОСАВИАЦИЯ СОКРАТИЛА ЧИСЛО СУБСИДИРУЕМЫХ МАРШРУТОВ ИЗ ТАТАРСТАНА.....	59
РБК; ИНТЕРВЬЮ ВИЦЕ-ПРЕМЬЕРА ЮРИЯ БОРИСОВА; 2020.12.22; «ПРЕЗИДЕНТА, КОНЕЧНО, ПРИШЛОСЬ ПОДКЛЮЧАТЬ».....	61
РБК; 2020.12.22; КАССАЦИЯ ОТКАЗАЛА В ВЫПЛАТАХ РОДСТВЕННИКАМ ЖЕРТВ АВИАКАТАСТРОФЫ ПОД СОЧИ.....	62

ПУБЛИКАЦИИ

ГТРК СОЧИ, 22.12.2020 15:01; СТАЛИ ИЗВЕСТНЫ СРОКИ ЗАПУСКА АЭРОПОРТА В АБХАЗИИ

Вопросы, связанные с перспективой открытия авиасообщения между странами, Аслан Бжания обсудил на встрече с **министром транспорта России Виталием Савельевым**, об этом сообщает Sputnik Абхазия.

Воздушная гавань столицы Абхазии получила статус аэродрома совместного базирования, такое решение принял Кабинет министров Абхазии 26 июля 2019 года. Это предполагает возможность совместного базирования гражданской и государственной авиации.

По словам Бжании, Абхазия рассчитывает на запуск аэропорта в 2023 году. Инвесторы планируют восстановить аэропорт за два года. Проект предполагал восстановление с нуля всего комплекса аэропорта, кроме взлетной полосы, которая требует основательного ремонта.

<https://vesti-sochi.tv/obshhestvo/67993-stali-izvestny-sroki-zapuska-aeroporta-v-abkhazii>

ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ГРИНКЕВИЧ; 2020.12.23; ОСВОЕНИЕ МЕР: ИСПОЛНЕНИЕ БЮДЖЕТА МОЖЕТ СТАТЬ САМЫМ НИЗКИМ ЗА 13 ЛЕТ; ЗА ДВЕ НЕДЕЛИ ДО НОВОГО ГОДА НЕ ПОТРАЧЕНО 4 ТРЛН ИЗ 24 ЗАПЛАНИРОВАННЫХ

За две недели до Нового года – по состоянию на 16 декабря – уровень исполнения расходов федерального бюджета составил 84%, или 19,9 трлн рублей из почти 24 запланированных. Это следует из данных росписи казны, опубликованных на портале Минфина «Электронный бюджет». За 14 дней освоить 4 трлн – фактически нереально, уверены опрошенные «Известиями» эксперты. По их мнению, показатель исполнения затрат может быть даже ниже прошлогоднего, когда был зафиксирован антирекорд за 12 лет. Впрочем, у столь невысокого освоения есть веские причины: в середине года правительство запланировало резкий рост расходов прежде всего на борьбу с коронакризисом, отметили эксперты. Влить в экономику меньше чем за год такие суммы было довольно сложно, особенно с учетом ее постепенного восстановления.

Медленно осваивается

Формально поправки в бюджет 2020 года вносились в последний раз в марте – еще до пандемии. Тогда уровень расходов был увеличен до 19,7 трлн рублей. Затем Минфин анонсировал увеличение затрат до более 23 трлн. На данный момент, согласно portalу ведомства «Электронный бюджет», плановый объем расходов составляет 23,8 трлн рублей. Эта сумма соответствует утвержденной бюджетной росписи по распорядителям казенных средств.

На 16 декабря из федерального бюджета было потрачено 19,9 трлн рублей – около 84% от 23,8 трлн. «Известия» проанализировали данные по исполнению расходов казны в разрезе **нацпроектов** и отдельных министерств.

Всего на систему **нацпроектов** в этом году предусмотрено 2,2 трлн рублей из федерального бюджета. Из них освоено 1,8 трлн, или 84%. Самые высокие показатели у «Демографии», «Науки», «Жилья и городской среды». На них потрачено 664, 38 и 154 млрд из предусмотренных 705, 41 и 170 млрд рублей. Уровень исполнения на 16 декабря, таким образом, составил 94, 93 и 91% соответственно.

Меньше всего средств относительно плана освоено по **нацпроектам** «Цифровая экономика» и «Образование», а также по Комплексному плану модернизации и

расширения магистральной инфраструктуры – 59, 72 и 73%, или 55, 97 и 280 млрд рублей из предусмотренных 94, 134 и 384 млрд.

Среди госведомств самые высокие показатели освоения денег из казны у Минобрнауки, Минобороны и МИДа. Они израсходовали 0,5, 1,8 и 0,1 млрд рублей, или 96, 93 и 92% от своего годового бюджета.

Хуже всех с освоением выделенных средств обстоит ситуация у **Минтранса**, Минцифры и Минэка. Они потратили 127, 41 и 216 млрд рублей, что соответствует 63, 69 и 71% исполнения.

«Известия» обратились в Минфин с просьбой оценить, какой уровень освоения расходов ожидается по итогам года, а также уточнить, почему он может быть меньше 100%. Также запросы были направлены в министерства. В Минэке сообщили, что кассовое исполнение расходов по итогам года прогнозируется на уровне 95%. Оно будет неполным по ряду причин: из-за отмены мероприятий в связи с ограничениями и благодаря экономии на госконтрактах. В 2019 году исполнение бюджета по Минпромторгу составило 97%, в 2020-м ожидается исполнение не ниже этого уровня, сообщили в ведомстве.

За весь 2019-й уровень освоения расходов федеральной казны составил 94,2%. Не истрачено было более 1,1 трлн рублей. Счетная палата в своем заключении на итоги реализации бюджета за прошлый год назвала этот показатель антирекордом последних 12 лет.

На низком уровне (менее 90%) были исполнены расходы по **нацпроектам** «Экология», «Цифровая экономика», «Производительность труда и поддержка занятости», «Международная кооперация и экспорт», а также по Комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры.

Как говорил глава СП Алексей Кудрин, это крайне негативный показатель. Деньги не доходят до экономики, что существенно ее тормозит, пояснял он.

Более того, столь низкий уровень исполнения источники «Известий» в начале года называли одной из главных формальных причин для отставки предыдущего состава кабинета. А Алексей Кудрин тогда высказывал точку зрения, что новое правительство призвано как раз ускорить доведение бюджетных средств до экономики и разогнать **нацпроекты**. Однако всё это было до старта пандемии и коронакризиса.

Близкий к кабинету источник подтвердил, что в этом году у правительства действительно ожидаются существенные сложности с освоением бюджетных средств. Сейчас, по его словам, готовятся точечные решения, которые позволят подтянуть показатель до конца года, например, авансовые выплаты за 2021-й. Так или иначе, все неиспользованные ресурсы будут перенесены в расходы будущего года.

Не осуди

Исходя из сложившейся динамики, ритмичность освоения не позволит превысить прошлогодние метрики, уверен эксперт «БКС Мир инвестиций» Михаил Зельцер.

Причина кроется в том же коронакризисе – уровень деловой активности снижается, силы брошены на гуманитарную поддержку, а уровень освоения средств в рамках **нацпроектов** остается недостаточным.

Бюджет, по сути, – тактический бизнес-план, в том числе и по стратегическим программам, а кризис закономерно внес коррективы, удлинив сроки поэтапного введения в эксплуатацию инвестпроектов, но здесь необходимо учесть и объективные ограничения текущего сложного момента, резюмировал Михаил Зельцер.

В середине года Минфин анонсировал резкое увеличение расходов бюджета, в частности антикризисный пакет размером в 4 трлн рублей, напомнил руководитель Центра региональной политики РАНХиГС Владимир Климанов. С тех пор ситуация в экономике несколько выправилась, были улучшены прогнозы по спаду ВВП, хотя негативный фон сохраняется, отметил он. Освоить несколько триллионов рублей до конца года –

фактически нереально, уверен он. Даже если предположить ощутимый рост исполнения в связи с традиционными расчетами по госконтрактам в конце года.

Тем не менее резко критиковать работу правительства в этом году не стоит. У кабмина есть причина, и она довольно весомая: долгое время экономика была закрыта, привычные инвестиционные ритмы сбились, в том числе из-за того, что пришлось перераспределять расходы на экстренные нужды.

<https://iz.ru/1103248/dmitrii-grinkevich/osvoenie-mer-ispolnenie-biudzheta-mozhet-stat-samym-nizkim-za-13-let>

ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛЬЯ БАШЛЫКОВА; 2020.12.23; ЗА ДЕЛО, ЗА ЖИВОЕ: ОБНОВЛЕННЫЙ ГОССОВЕТ РАССМОТРИТ ЦЕЛИ ДО 2030 ГОДА; В ПОВЕСТКЕ – ОБСУЖДЕНИЕ ЗАДАЧ ПО РЕАЛИЗАЦИИ В РЕГИОНАХ НАЦПРОЕКТОВ

Национальные цели развития России до 2030 года станут главной темой первого заседания обновленного состава Госсовета, которое пройдет 23 декабря. Его члены должны будут скорректировать эти цели, а также рассмотреть новые критерии оценки работы губернаторов. Участники заседания заявили «Известиям», что рассчитывают на сохранение финансирования **нацпроектов** несмотря на пандемию, а также ждут увеличения внимания к развитию Дальнего Востока. Эксперты считают, что Госсовет станет весомой и эффективной структурой, если в нем будет слышен голос регионов.

В конституционном статусе

Первое заседание Госсовета в новом формате будет посвящено «Национальным целям развития РФ до 2030 года», на достижение которых направлены **нацпроекты**. Как сообщили «Известиям» информированные источники, мероприятие пройдет в режиме видеоконференции совместно с президентским Советом по стратегическому развитию и **нацпроектам**. На нем будет представлен Единый план по достижению национальных целей, подготовленный правительством. Этот документ вместе с повесткой заседания был разослан членам Госсовета в минувший вторник, сообщили собеседники «Известий».

Заседание будет знаковым, поскольку пройдет впервые после того, как были внесены поправки в Основной закон, в результате которых Госсовет получил статус конституционного государственного органа, а в России появилась единая система публичной власти. Под этой системой теперь понимаются федеральные, региональные власти, а также органы местного самоуправления.

Подготовка к первой встрече членов обновленной структуры началась еще летом. Все это время шли заседания рабочих групп Госсовета, на которых обсуждались насущные проблемы по реализации **нацпроектов**. А в сентябре **Владимир Путин** провёл в режиме видеоконференции расширенную встречу с президиумом Госсовета по вопросам реализации в регионах «Указа о национальных целях развития страны до 2030 года».

На ней глава государства обозначил главные задачи для России. В их числе: сбережение здоровья и благополучия людей, создание комфортной и безопасной среды для жизни, укрепление экономики и открытие новых возможностей для самореализации граждан, а также широкое, повсеместное внедрение цифровых технологий. Впрочем, как заметил тогда президент, работа продолжается и не все предложения регионов по корректировке **нацпроектов** учтены. Именно их проработкой занимались все это время рабочие группы.

Еще одной анонсированной темой на первом заседании обновленной структуры станут критерии оценки работы губернаторов. Об этом накануне сообщил секретарь Госсовета, помощник президента Игорь Левитин. По его словам, оценкой эффективности работы властей регионов займется новая комиссия под руководством первого замруководителя АП Сергея Кириенко. Еще одна новая комиссия займется обеспечением согласованного функционирования и взаимодействия органов публичной власти. Ее возглавит руководитель АП Антон Вайно.

Как сообщил Игорь Левитин, всего в Госсовете будет образовано 18 комиссий по числу **нацпроектов**. Они заменят ранее существовавшие рабочие группы.

21 декабря **Владимир Путин** подписал указ об утверждении состава обновленного органа. Согласно документу, в него вошло 104 человека. В том числе сам президент страны, глава кабмина **Михаил Мишустин**, спикеры Совфеда и Госдумы Валентина Матвиенко и Вячеслав Володин, полпреды в федеральных округах, различные губернаторы и лидеры парламентских партий. От общественных организаций в него включены руководители Федерации независимых профсоюзов и Российского союза промышленников и предпринимателей.

Впервые в обновленном органе будут работать представители муниципальной власти. Это глава муниципального образования – председатель Евпаторийского городского совета Республики Крым Олеся Харитоненко и глава Саткинского муниципального района Челябинской области Александр Глазков.

Не снижая темпов

Член Госсовета, губернатор Орловской области Андрей Клычков в разговоре с «Известиями» выразил надежду, что **нацпроекты** останутся главным федеральным приоритетом, а их финансирование в условиях пандемии не сократится, так как жители субъекта почувствовали от них реальную пользу.

– С помощью **нацпроектов** мы смогли реализовать целый комплекс задач, которые стояли перед регионом долгие годы. Это и социальная сфера, и вопросы демографии, и все направления, связанные с человеческим фактором. За счет этого мы вложили значительные средства в детские сады, школы, объекты социнфраструктуры. Также в этом году мы вошли в **нацпроект** по производительности труда и смогли только за истекший период провести обучение на 13 предприятиях, и следующем году обязательно продолжим эту работу, – пояснил «Известиям» губернатор.

По его словам, кроме того, за нынешний год в рамках **нацпроектов** через межбюджетные трансферты финансирование региона было увеличено на 6 млрд рублей. Также **нацпроект «Безопасные дороги»** позволит области к 2023 году достичь 85% нормативного содержания дорог.

Другой член Госсовета, губернатор Еврейской автономной области Ростислав Гольдштейн считает, что одним из приоритетов России и национальных целей до 2030 года должно стать развитие Дальнего Востока.

– Для Дальнего Востока уже сделано очень много. Сегодня он находится в центре глобальной мировой стройки, потому что центр цивилизации экономики перемещается в Юго-Восточную Азию. Поэтому этот проект должен быть вне конкуренции к евроориентированным элитам и развиваться опережающими темпами. То есть мы должны и уделять Дальнему Востоку еще большее внимание, и развивать экономику. Но ее развитие невозможно без развития социальной сферы, – пояснил глава субъекта «Известиям».

По его словам, сейчас по развитию Дальнего Востока принята федеральная программа, но необходима и полная реновация инфраструктуры и социальной сферы: не только городов, но и деревень, чтобы там было комфортно жить. Именно поэтому очень важна реализация **нацпроектов**.

Глава АПЭК Дмитрий Орлов считает, что долгосрочные национальные цели развития, которые будут определены на первом заседании Госсовета в новом составе, должны стать реальной программой системной трансформации экономики и социальной сферы России.

– Несмотря на коронавирус, **нацпроекты** должны быть реализованы – пусть и в несколько ограниченном формате. Российская элита вполне осознаёт вызовы предстоящих десятилетий и стремится ответить на них. Площадкой, на которой будут найдены ответы на эти вызовы, и должен стать обновлённый Госсовет, – пояснил эксперт «Известиям».

Госсовет станет весомой и эффективной структурой, если в нем будет слышен голос регионов, которые не всегда могут выразить себя на площадке Совета Федерации, заявил «Известиям» глава политической экспертной группы Константин Калачев. По его мнению, сегодня в России не хватает дискуссий о стратегическом развитии страны и образе ее будущего.

<https://iz.ru/1103215/natalia-bashlykova/za-delo-za-zhivoe-obnovlenniy-gossovet-rassmotrit-tseli-do-2030-goda>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.12.23; ПОШЛО-ПОЕХАЛО; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ РАСШИРИТЬ СУБСИДИИ АВТОПЕРЕВОЗОК В АБХАЗИЮ

Минтранс предложил расширить субсидии перевозок туристов на автобусах в Абхазию по единому билету в 2021 году, чтобы этой услугой воспользовалось больше путешественников. Разработанный министерством проект постановления правительства опубликован для общественного обсуждения.

В 2021 году субсидировать автоперевозчиков будут с 30 апреля по 30 сентября. В этом году субсидии из-за пандемии предоставлялись с 30 мая. Если период субсидирования увеличить на месяц, жители России и Абхазии получают возможность воспользоваться услугами по перевозке с начала туристического сезона, пояснили в **минтрансе**.

Кроме того, в министерстве предложили повысить суммы субсидий на 20-27% в зависимости от протяженности маршрута. Правда, в таких же пределах повысится и стоимость билета для пассажиров. Обусловлено это увеличением цен на горючее, стоянку. Кроме того, специальный тариф не менялся на протяжении трех лет, несмотря на инфляцию, отметили в **минтрансе**.

В результате билеты на автобус из Сочи в Абхазию по спецтарифу будут стоить примерно 450-700 рублей в зависимости от маршрута. Примерно столько же составит субсидия на одного пассажира. Всего в 2021 году, по расчетам **минтранса**, на маршруте будет перевезено около 8,5 тысячи путешественников. В этом году единым билетом для поездки в Абхазию воспользовались более тысячи человек.

Поездка по единому билету предполагает проезд сразу несколькими видами транспорта – железнодорожным, воздушным и автомобильным. Например, туристы прилетают из Новосибирска в Сочи, а затем на автобусе едут в Гагры. Субсидируемые автобусные рейсы выполняются из Сочи также в Пицунду, Гудауту, Новый Афон, Сухум и обратно. Автобусы курсируют от железнодорожного вокзала и аэропорта Сочи несколько раз в день. Приобрести единый билет можно в авиационных и железнодорожных кассах, на сайтах по продаже авиа и железнодорожных билетов.

В этом году турпоток в Сочи был очень большой, немало людей ехало также в Абхазию, направление востребовано, говорит профессор кафедры индустрии гостеприимства, туризма и спорта РЭУ им. Плеханова Елена Джанджугазова. Добраться на абхазские курорты можно и поездом, и на такси, и на личном автомобиле. При этом путешествие по единому билету особенно удобно при пересечении границы. «Пассажирам автобусов не приходится стоять в очереди на пропускном пункте», – поясняет эксперт. Расширение в том или ином виде субсидирования перевозки, конечно, поможет увеличить турпоток, особенно на средних и дальнемагистральных направлениях, например, на юш из Урала, Сибири, Дальнего Востока. Расходы на транспорт в этом случае занимают существенную долю в общем бюджете путешествия.

Но для увеличения турпотока по этому направлению имеет значение не только транспортная доступность, но и уровень сервиса, культуры обслуживания и безопасности, замечает Джанджугазова. В Абхазии пока еще сказывается некоторая неустроенность, более скромные условия размещения. Потому это направление больше подходит путешественникам, которые ранее уже отдыхали в Абхазии и любят бывать именно здесь.

КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.12.23; НЕТ ЛИТЬЯ ОТ УКРАИНСКИХ ВАГОНОВ; ВВОЗ В РОССИЮ КОМПЛЕКТУЮЩИХ МОГУТ ЗАПРЕТИТЬ

Россия планирует запретить импорт широкого спектра железнодорожной продукции с Украины. По информации “Ъ”, к списку санкционных товаров, введенному правительством в декабре 2018 года, предлагается добавить железнодорожные колеса, оси и заготовки, а также крупное вагонное литье. Сейчас против импорта колес производства украинского «Интерпайпа» действуют заградительные пошлины, которые должны истечь в январе. У рынка неприятие запрета импорта колес, по крупному литью позиция не однозначная: операторы против, а вагоностроители, производящие его сами, в целом за запрет.

Как стало известно “Ъ”, украинские железнодорожные цельнокатаные колеса (ЦКК), колесные пары, заготовки, оси, а также крупное вагонное литье – боковые рамы и наддресорные балки – могут быть запрещены к ввозу в РФ. Это может быть сделано внесением в постановление правительства от декабря 2018 года, где содержится перечень продукции, запрещенной к поставке из Украины, двух соответствующих товарных кодов (ТН ВЭД 8607 19 100 и ТН ВЭД 8607 19 900 9). До сих пор железнодорожной техники в санкционном списке не было. О намерении России каким-то образом запретить импорт колес в октябре писал РБК. В правительстве не ответили на запрос “Ъ”, в Минпромторге от комментариев отказались.

14 декабря Союз операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ) направил письмо первому вице-премьеру **Андрею Белоусову**, где выразил обеспокоенность подготавливаемыми решениями по запрету импорта всех перечисленных номенклатур с Украины. «Несмотря на то что доля продукции украинских предприятий является значительно более низкой, чем у российских производителей (не более 10–15% отдельных сегментов рынка), такая продукция (ЦКК, боковые рамы тележек, оси колесных пар, иная подобная продукция) по-прежнему востребована потребителями», – пишет СОЖТ.

Ассоциация отмечает, что с 2018 года произошел резкий – в три раза – рост цены на ЦКК «вследствие действий со стороны доминирующих российских производителей (ВМЗ и «Евраз Холдинг», занимающих более 80% рынка), а также введения по их инициативе заградительных пошлин на ввоз ЦКК из Украины на территорию ЕАЭС».

Несмотря на принятые ФАС решения, даже при сниженном спросе цены на колеса в два раза превышают уровень начала 2018 года, пишет СОЖТ, и «доминирующие на рынке производители продолжают удерживать необоснованно высокие цены». «О якобы допущенных Евраз нарушениях антимонопольного законодательства решений уполномоченными органами не принималось», – сказали “Ъ” в холдинге, отказавшись обсуждать украинский вопрос. Не комментирует его и ОМК (владеет ВМЗ).

Операторы просят отложить решение о запрете импорта колес и литья до момента, когда цены в РФ снизятся. Письмо схожего содержания 18 декабря направил господину **Белоусову** «Алтайвагон», однако речь в нем шла лишь о колесах – их доля в себестоимости вагона, отмечает вагоностроитель, выросла с 8–9% в 2018 году до 18% в 2020 году. В «Алтайвагоне» сообщили “Ъ”, что литые детали украинского производства – низкого качества, и запрет на их импорт в компании поддерживают, но колес – нет. Собеседник “Ъ” на рынке, однако, отмечает, что крупное вагонное литье производят сами вагоностроительные заводы, и устранение конкуренции на этом рынке вкупе с гарантиями приемлемых цен на колеса вполне могло склонить производителей вагонов к соглашению с металлургами по украинскому вопросу. В секретариате господина **Белоусова** комментариев не дали.

Пошлина в 34,22%, о которой говорят операторы, действует только в отношении колес производства украинского «Интерпайпа» Виктора Пинчука.

Украина – основной поставщик железнодорожных колес в ЕАЭС, объем импорта составил в 2019 году \$270 млн, в январе–октябре 2020 года – \$150 млн. Действие пошлины приостанавливалось почти на год, но в июле возобновилось, при этом ее срок действия истекает 21 января 2021 года. В ЕЭК не стали комментировать “Ъ”, поступало ли заявление о возобновлении пошлины.

Запрет на импорт продукции украинского машиностроения приведет к новым скачкам цен по широкой и наиболее важной номенклатуре дорогостоящих деталей, говорит источник среди покупателей. Этот эффект усилится прогнозируемым дефицитом деталей, предназначенных для масштабной программы ремонтов инновационных вагонов в ближайшие пять лет, добавляет он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4626743>

ИЗВЕСТИЯ; КСЕНИЯ ЛОГИНОВА; 2020.12.23; ВОСТОЧНОЕ СБЛИЖЕНИЕ: ТУРЦИЯ И КИТАЙ СВЯЗАЛИ СЕБЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГОЙ; ЭТОТ ПУТЬ СЧИТАЮТ САМЫМ КОРОТКИМ И УДОБНЫМ МЕЖДУ АЗИЕЙ И ЕВРОПОЙ

Анкара продолжила строить транспортные коридоры в обход России. В Китай из Турции прибыл первый товарный поезд, прошедший по железнодорожной магистрали «Железный шелковый путь / Средний коридор». Эксперты уверены, что это самый короткий и удобный железнодорожный маршрут между Азией и Европой. Об особенностях отношений Пекина и Анкары за спиной у Москвы – в материале «Известий».

Вокруг света за 12 дней

Первый грузовой поезд из Турции в Китай прибыл в пункт назначения, сообщили ведущие турецкие СМИ, назвав это историческим путешествием. Железнодорожный состав отправился из Стамбула 4 декабря и за две недели пути пересек два континента, два моря и пять стран, преодолев в общей сложности расстояние в 8693 км, после чего добрался до китайского Сианя. Состав длиной 754 м перевозил бытовую технику.

«Это наша победа на железнодорожном транспорте», – отреагировал министр транспорта и инфраструктуры Турции Адиль Караисмаилоглу. Это путешествие стало первым по железнодорожной магистрали «Железный шелковый путь / Средний коридор». «Турция будет и дальше предпринимать необходимые шаги для дальнейшего укрепления связей между Востоком и Западом и укрепления своего центрального положения в регионе», – отметили в турецком МИДе.

Взаимовыгодное сотрудничество

Новый железнодорожный проект, разумеется, не родился из ниоткуда. Турция стала интересовать китайских внешнеполитических стратегов еще с XIX века. Так, философ Тань Сытун в своей работе «Учение о гуманности» призывал создать паназиатский союз от Турции до Китая. А во второй половине XX века в теории «трех миров» Мао Цзэдуна Турции отводилось важное место в создании пояса безопасности против СССР, главной, по его мнению, гегемонистской силы в мире, отмечает китаист, специалист в области международных отношений Олег Тимофеев.

Однако в 1990-е годы отношения между Пекином и Анкарой осложнились из-за уйгурского фактора: практически все турецкие правительства поддерживали уйгурский сепаратизм. Помимо этого, очень часто президент Турции Реджеп Тайип Эрдоган публично критиковал китайские власти за притеснение уйгуров, а некоторые их сепаратистские организации находятся на территории Турции.

Впрочем, несмотря на это, довольно активное взаимодействие между Анкарой и Пекином продолжается. Генеральный директор Международного института развития научного сотрудничества (MIRNAS) Ариф Асалыоглу уверен, что за последние 10 лет отношения

достигли уровня стратегического партнерства и «Анкара становится окном Пекина в Средиземном море».

Так, Китай стал вторым после России импортным партнером Турции. Пекин активно инвестирует в турецкую экономику. За последние три года китайские власти вложили \$3 млрд и планируют в два раза увеличить эти объемы. В 2018 году, когда на фоне кризиса в отношениях Анкары и Вашингтона турецкая лира обесценилась на 40%, Пекин предоставил Турции кредит на \$3,6 млрд.

Во время реализации проекта «Шелковый путь» Турция также получила от Китая \$5 млрд. Пекин поддерживает инфраструктурные проекты турецкого лидера: китайским компаниям принадлежит 65% контейнерного терминала Kumport в Стамбуле, а также 51% моста Султана Селима Явуза. «Китай передал \$1,7 млрд угольной электростанции Hunutlu в Средиземном море, которая по плану удовлетворит 3% потребностей Турции в электроэнергии. Анкара ведет переговоры о подписании соглашения с Государственной ядерной энергетической технологической компанией Китая о строительстве третьей атомной электростанции в стране», – пояснил Асалыоглу.

Помимо этого, в 2017 году стороны подписали соглашение, которое предусматривает экстрадицию преступников, даже если совершенное преступление считается таковым только в одной из стран. Год назад в Турции арестовали сотни уйгуров и отправили их в центры репатриации. То есть Анкара стала негласно выдавать Пекину находящихся в розыске уйгуров, несмотря на то что президент долгое время пытался создать себе образ защитника угнетенных мусульман. Заявления Эрдогана на тему притеснения уйгуров в КНР вообще стали более дипломатичными.

«Китайские военные приняли участие в учениях Турции в Эфесе в 2018 году. Доля китайских технологических систем Huawei на турецком рынке с 2017 по 2019 год выросла с 3 до 30%. Другая китайская технологическая компания ZTE приобрела 48% производителя телекоммуникационных средств Netaş в Турции в 2016 году. Эта компания управляет такими проектами, как телекоммуникационные системы аэропорта Стамбула и оцифровка национальных данных о здоровье», – отмечает Ариф Асалыоглу.

Вашингтон обеспокоен

Активное сближение Пекина и Анкары вызывает беспокойство США. В американском Институте Ближнего Востока опубликовали доклад, в котором говорится о том, что экономическое влияние Китая в Турции может вырасти после окончания пандемии коронавируса. В частности, автор доклада – директор турецкой программы Института Ближнего Востока в Вашингтоне Генюль Тол – уверена, что Китай и Турция могут начать укреплять связи в оборонной сфере, а это, в свою очередь, может привести к такому же скандалу, что и с покупкой российских ЗРК С-400.

«Страны уже сотрудничали в оборонной сфере. Турецкая оборонная компания Roketsan произвела ракету Yildirim на базе китайской ракеты B-611. В 2013 году Турция заключила с китайской оборонной компанией контракт на \$4 млрд, предполагалась помощь в разработке системы противовоздушной и противоракетной обороны. Впрочем, позднее Анкара отказалась от этого решения из-за недовольства союзников по НАТО», – пояснила Генюль Тол.

Многие обвиняют Пекин в том, что он придерживается «дипломатии долговых ловушек»: заманивает развивающиеся или слаборазвитые страны кредитами на инфраструктурные проекты. Получатели не могут погасить их вовремя, тогда Китай добивается экономических или политических уступок. Одним из таких государств стала Турция.

«Турции нужны ресурсы других стран»

В 2000-х годах объем двусторонней торговли составлял примерно \$1 млрд, однако к 2018 году он вырос уже до \$23 млрд. При этом треть общего внешнеторгового дефицита Турции приходится именно на Китай – свыше \$55 млрд.

Взаимодействие Анкары и Пекина стало более плотным на фоне ухудшения отношений Турции с западными странами. Впрочем, Генюль Тол считает, что в основном сотрудничество двух государств объясняется экономическими, а не политическими интересами. «Напряженные связи с Западом действительно способствовали сближению КНР и Турции, поскольку Анкара стремилась диверсифицировать свою внешнюю политику, но в конечном итоге турецкие политики не рассматривают отношения с КНР в качестве альтернативы взаимодействию с Западом», – уверена политолог.

Турция на сегодняшний день пытается быть хабом – центром притяжения, который «обнял бы север, юг, запад и восток», уверен старший научный сотрудник ИМЭМО РАН им. Е.М. Примакова, доцент Дипломатической академии МИД России Владимир Аватков. «Запад нуждается в Турции как в зоне нестабильности, чтобы дальше эта нестабильность проецировалась на Кавказ и Центральную Азию, либо как в центре, который проецирует эту нестабильность, конфликты регионального масштаба на Ближний Восток, Центральную Азию и Закавказье. Турция пытается избежать обоих сценариев, пытается укреплять себя как центр притяжения. Именно поэтому она не отказывается, несмотря на санкционное давление, от российских С-400 и пытается использовать все возможности по взаимодействию с Китаем, по выстраиванию линии «Один пояс – один путь» через свою территорию, чтобы укрепить влияние как надрегионального и даже мирового центра силы, которым она себя провозглашает, – пояснил политолог в беседе с «Известиями». – Для этого ей нужны ресурсы других государств, их она пытается использовать, в частности, при взаимодействии с Китаем, Украиной, другими акторами, включая и Россию».

<https://iz.ru/1103257/kseniia-loginova/vostochnoe-sblizhenie-turtciia-i-kitai-sviazali-sebia-zheleznoi-dorogoi>

ВЕДОМОСТИ; ТАТЬЯНА ИСАКОВА; 2020.12.23; БЕСПИЛОТНЫЕ АВТОМОБИЛИ ТЕРЯЮТ ДОВЕРИЕ МАСС; ТОЛЬКО 36% РОССИЯН ГОТОВЫ ПОЛЬЗОВАТЬСЯ АВТОНОМНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Уровень доверия к беспилотным авто в мире снизился с 64% в 2015 г. до 53% в 2020 г. Исследование проводилось в 13 странах с участием более 23 000 респондентов. Его результаты были представлены на форуме Urban Mobility 22 декабря.

Падение уровня готовности пользоваться беспилотным транспортом может быть связано с тем, что в 2015 г. при опросах люди говорили о чем-то далеком от реальности и отвечали легко, объясняет партнер Arthur D. Little Артем Малков.

Сегодня беспилотные авто используются во многих странах и в целом успешно. Однако даже единичные аварии с их участием широко освещаются СМИ. Хотя в целом беспилотный транспорт становится причиной ДТП гораздо реже обычного. Представители **Минтранса РФ** неоднократно приводили формулу «90–60–30», согласно которой использование беспилотных авто позволяет снизить количество ДТП на 90%, нагрузку на автодорогу – на 60%, а выбросы уменьшаются на 30%.

В России 36% респондентов ответили, что готовы пользоваться беспилотными машинами прямо сейчас. Примерно такой же уровень доверия к автопилотам наблюдается в Японии и Италии, свидетельствуют данные Arthur D. Little. Наивысший показатель готовности общества к автопилотам в Китае – 71%.

Больше всего россиян пугает угроза технического сбоя автопилота, это отметили 61% респондентов. На угрозу безопасности личных данных указало 30% опрошенных россиян. Проектирование Российской федеральной навигационно-телематической платформы «Автодата» будет завершено до конца марта 2021 г., затем начнется создание инфраструктуры, заявил на Urban Mobility Forum президент некоммерческого партнерства «Глонасс» Александр Гурко. «Автодата» нужна для агрегации автомобильных данных и создания на их основе различных сервисов и услуг. Сегодня беспилотный автомобиль

генерирует от 4 до 12 терабайт данных в день, это сводки о погоде, препятствиях на дороге, характеристиках дорожного покрытия и т. д. К 2025 г. объем такой информации в мире составит порядка 463 эксабайт. «Автодата» развивается в рамках дорожной карты «Автонет» при поддержке правительства в рамках Национальной технологической инициативы, отметил Гурко. Законопроект «О платформе «Автодата» будет доработан к апрелю, отметили в НП «Глонасс»: «Положения законопроекта станут более детализированными с учетом интересов всех заинтересованных сторон».

Беспилотник точно передает данные о том, куда он едет, и, соответственно, пассажир всегда будет на радаре, а информация о его перемещениях – у разработчика, поясняет Малков: «Во многом это опасение в наше время ложное, потому что местонахождение человека можно отследить через телефон».

Повысить уровень доверия может массовое появление беспилотных автомобилей на улицах, когда люди увидят и получают возможность протестировать беспилотники, заключает Малков.

В татарстанском городе Иннополис уже больше двух лет в тестовом режиме работает сервис роботакси «Яндекса», за время работы было совершено больше 12 000 поездок. Местные жители на собственном опыте знают, что беспилотный автомобиль – это безопасный и удобный способ перемещения по городу, что повышает и уровень доверия, заявили «Ведомостям» в «Яндексе»: «Текущий уровень технологии уже позволяет запускать полностью беспилотные сервисы в условиях небольших городов. Важно, чтобы вместе с развитием технологии происходили изменения в госрегулировании».

Пользователи обычно с недоверием относятся ко всем революционным технологиям, не только к беспилотному транспорту, говорит пресс-секретарь АНО «Платформа НТИ» Юрий Сушинов: «В рамках Национальной технологической инициативы ведется конкретная работа – создается нормативная база, в частности национальные стандарты, навигационно-телематическая платформа «Автодата». В России уже есть более 10 компаний, которые построили беспилотники и сейчас активно их тестируют».

Важно накопить опыт эксплуатации беспилотного автомобиля в реальных условиях русской зимы – когда снег, грязь, неработающие светофоры, отмечает Сушинов: «И конечно, к работе должны подключиться корпорации. Рисковать, инвестировать, искать решения, в которых эксплуатация беспилотника была бы выгоднее эксплуатации машины с водителем».

Беспилотные автомобили должны будут обмениваться информацией с другим транспортом и всей дорожной инфраструктурой, отмечает представитель рабочей группы «Автонет» Ярослав Федосеев: «Вопрос обработки и хранения этой информации будет регулировать разрабатываемый сейчас законопроект «О платформе «Автодата».

<https://www.vedomosti.ru/auto/articles/2020/12/22/852062-bespilotnie-avtomobili>

РБК; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ, МАРИЯ ЛИСИЦЫНА; 2020.12.22; «АЭРОФЛОТ» ОБЪЯСНИЛ ПОЛЕТЫ ДВУХ САМОЛЕТОВ В ЛОНДОН ПОСЛЕ ОСТАНОВКИ РЕЙСОВ

С 22 декабря Россия приостановила авиасообщение с Британией из-за нового штамма коронавируса, однако два самолета «Аэрофлота» в этот день слетали в Лондон. В компании пояснили, что рейсы были грузовыми

Два самолета авиакомпании «Аэрофлот» совершили рейсы в Лондон 22 декабря, после того как Россия приостановила авиасообщение с Великобританией из-за обнаруженного на ее территории нового штамма коронавируса, который может быть более заразен, чем первоначальный. В авиакомпании РБК пояснили, что рейсы были грузовыми.

По данным сервиса flightradar24, в Лондон был совершен рейс SU2578, самолет Airbus A350-941 вылетел около 11:00 мск из Москвы. Из Лондона в 11:20 мск в Москву отправился Airbus A330-243 (рейс SU2585).

Представитель авиакомпании пояснил РБК, что рейсы осуществляются в грузовом режиме, без пассажиров и кабинных экипажей.

Временный запрет на полеты в Великобританию из России начал действовать с 22 декабря, соответствующее решение было принято накануне в оперативном штабе. Ограничение продлится неделю. До запрета «Аэрофлот» выполнял по два рейса в день из Москвы в Лондон. В понедельник авиакомпания сообщила, что отменила все рейсы и приостановила продажу билетов до конца января.

До России об ограничении авиасообщения с Британией сообщил ряд стран, в том числе Франция, Нидерланды, Италия, Швейцария.

Об обнаружении нового типа коронавируса стало известно на прошлой неделе. Глава Минздрава Британии Мэтт Хэнкок сообщил, что он стал причиной резкого роста заболеваемости в некоторых регионах страны. Позже санитарные власти Британии подтвердили, что новый вариант вируса распространяется быстрее, чем первоначальный.

Во Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) заявили о выявлении нового штамма также в Нидерландах, Дании и Австралии.

В Кремле, в свою очередь, сообщали, что внимательно отслеживают ситуацию. Роспотребнадзор поручил регионам брать материал у больных COVID-19 и отправлять его на исследования. Пока исследования не выявили в российских вариантах вируса чего-либо, представляющего повышенную опасность для человечества, сообщал новосибирский центр «Вектор».

<https://www.rbc.ru/society/22/12/2020/5fe1d30d9a7947f3d2744c10>

КОММЕРСАНТЪ FM; АЛЕКСАНДР РАССОХИН; 2020.12.22; РОССИЯН В ВЕЛИКОБРИТАНИИ ЗАСТАЛИ ВРАСПЛОХ; НА КАКОЙ СРОК ЗАКРЫЛИ АВИАСООБЩЕНИЕ С СОЕДИНЕННЫМ КОРОЛЕВСТВОМ

Россияне застряли в Великобритании из-за нового типа коронавируса. 21 декабря Россия следом за другими странами закрыла авиасообщение с Соединенным Королевством. Ограничение ввели пока на неделю. Причина – новый штамм коронавируса, который распространяется на 70% быстрее предыдущих типов. При этом мутацию уже обнаружили и за пределами Великобритании. Как россияне могут вернуться на родину? И стоит ли закрывать авиасообщение с другими странами? Разбирался Александр Рассохин.

Новости о закрытии авиасообщения жительница Москвы Лидия встретила на юго-востоке Англии, в Колчестере. Там она учится, но новогодние праздники планировала встретить на родине, в кругу друзей и близких. Рейс должен был быть 22 декабря, но его отменили, сокрушается Лидия: «Я все еще продолжаю сидеть в Колчестере, не знаю, когда я смогу приехать вообще в Россию. Пишу сейчас всем своим друзьям, что не знаю, что мне делать, они говорят: «Может через Турцию? Турция же открыта». Я: «Нет, Турция тоже закрыта». Они: «Ну, Латвия-то, наверное?» Я говорю: «И Латвия закрыта». Пока что, по ходу, вариант остается через Киев ехать, но не знаю, если честно, что там будет дальше. И самое страшное, что «Аэрофлот» уже говорит: «Нет билетов в продаже до конца января»». Скорее всего Новый год девушка все-таки встретит в Колчестере. Как долго будут действовать ограничения на полеты, – непонятно. Пока власти объявили, что самолеты в Великобританию и обратно не будут летать неделю. Но не исключено, что такой режим продлят. И тогда будет проблемой вернуться в Соединенное Королевство.

Во время первой волны пандемии власти организовали выездные рейсы. Впрочем, сейчас туристический поток между странами минимальный – в основном в Лондон в последние месяцы летали по дипломатическим и бизнес-целям, подчеркивает **вице-президент Ассоциации туроператоров России Дмитрий Горин**. Но при необходимости, Москва может организовать специальные рейсы и сейчас. Впрочем, пока такого решения нет.

«Разрешение на такие вылеты делает оперативный штаб России. Лондон был транзитным хабом, прежде всего, для полетов в Латинскую Америку, кто-то пользовался транзитами в Хорватию, в Грецию.

В такой ситуации на этой неделе можно перебронировать билеты, и «Аэрофлот» сообщил об отмене рейсов и возможности вынужденного возврата без штрафа», – рассказал Дмитрий Горин.

Пока нет оснований полагать, что новый штамм COVID-19 переносится тяжелее и смертность от него выше, подчеркивают вирусологи. Насколько оправдано решение запретить полеты в Великобританию и обратно?

Мнения собеседников “Ъ FM” разнятся. Одни считают, что такие меры ударят по перевозчикам. Но с другой стороны подобные действия позволят не допустить резкого распространения более заразного вида коронавируса, говорит профессор университета Ратгерса в Нью-Джерси Константин Северинов: «Все страны сейчас находятся в ожидании рождественских и новогодних праздников. Увеличение социальных контактов, связанное с крупными национальными праздниками, как в Израиле произошло в сентябре, когда праздновали Новый год, приводит к резкому росту заражаемости, так что, если уж совсем цинично подходить, если бы этого нового варианта не было, его нужно было бы выдумать, потому что это позволит сократить дальнейшее неизбежное увеличение количества инфицированных».

Известно, что новый штамм уже вышел за границы Великобритании. Его обнаружили как минимум в Нидерландах, Италии, Дании и Австралии. Стоит ли России полностью прекратить полеты в эти страны? Например, Швеция уже отменила рейсы в Данию.

Глава комитета по спорту и туризму Московской торгово-промышленной палаты, кандидат медицинских наук Кирилл Маслиев называет такие меры излишними: «Нужно смотреть за коэффициентом распространения, и, конечно же, самое важное – это тестирование, тем более что сейчас уже появились технологии тестирования на антиген, который показывает результат в течение 15–20 минут.

Поэтому если будут предприняты достаточно эффективные меры по выявлению коронавируса для людей, которые приезжают, в первую очередь массовое тестирование, – это, конечно же, сыграет большую роль, чем какие-либо другие возможные меры».

Сейчас по прилете из-за рубежа россияне должны в течение трех дней предоставить отрицательный ПЦР-тест на коронавирус. Но за это время человек может заразить других, тем более, если речь идет о новом штамме.

Впрочем, пока об ужесточении требований к приезжающим власти не сообщали.

<https://www.kommersant.ru/doc/4626228>

КОММЕРСАНТЪ; ПОЛИНА СМЕРТИНА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.12.23; АВИАПРОМ ВЫЗВАЛИ К БАРЬЕРАМ; АМЕРИКАНСКИМ КОМПЛЕКТУЮЩИМ ЗАТРУДНИЛИ ПУТЬ В РОССИЮ

Новые уточнения санкций США, которые вступят в силу 23 декабря, могут повлиять на реализацию российских проектов гражданских самолетов SSJ 100 и MC-21. В обоих проектах используется американская авионика, для получения которой теперь потребуется одобрение Минторга США. В ОАК и «Ростехе» считают проблемы преодолимыми, отмечая, что пока иностранные компании не отказывались от поставок оборудования. Но по мнению экспертов, санкции могут привести к увеличению их сроков или даже срыву, а попытка импортозамещения поставит проблему международной сертификации MC-21.

Власти США распространили на ключевые предприятия российского авиапрома ужесточенные нормы экспортного контроля. Среди российских компаний, попавших в список, ключевые предприятия авиационной промышленности, в том числе Объединенная

авиастроительная корпорация (ОАК) и ее ключевая гражданская структура «Иркут», Объединенная двигателестроительная корпорация (ОДК), «Вертолеты России».

Речь идет о санкциях, которые Министерство торговли США анонсировало 27 апреля и которые вступили в силу 29 июня. Так, согласно поправкам к части 744.21 правил экспортного регулирования (Export Administration Regulations, EAR), отменяются исключения, которые до этого позволяли американским компаниям поставлять в Россию широкий спектр товаров для гражданского использования без получения на это специальной лицензии. Речь, в частности, шла о подшипниках, полупроводниках, компьютерах, телекоммуникационных, радиолокационных системах и оборудовании для производства авиадвигателей.

В Минторге США тогда пояснили, что таким образом пытаются предотвратить попытки организаций из России, Китая и Венесуэлы приобрести американские технологии, которые могут быть использованы в дальнейшем в военных целях.

То есть если у Бюро промышленности и безопасности (BIS) Минторга США появятся сомнения в конечном пользователе этих технологий, в разрешении на экспорт может быть отказано.

В 2018 году США уже вводили санкции против АО «Аэрокомпозит» (входит в ОАК) и АО «ОНПП «Технология» имени Ромашина» (входит в «Ростех»), что привело к прекращению поставок композитных материалов, используемых для производства крыла и частей центроплана МС-21. Теперь ОАК старается заменить импортные композиты в сотрудничестве с «Росатомом».

При этом на МС-21 используется бортовое радиоэлектронное оборудование французской Thales и американских Honeywell и Rockwell Collins.

Планируется, что его российский аналог будет создан до конца 2023 года, писало в январе «РИА Новости».

Кроме того, основным двигателем самолета, как предполагалось, станет американский PW1400G. Впрочем, ОДК уже произвела ему замену в виде ПД-14, первый полет с которым МС-21 провел 15 декабря. Глава «Авиапорта» Олег Пантелеев отмечает, что до начала поставок МС-21 остается еще больше года, что дает возможность заместить отдельное оборудование. Но эксперт допускает сбой поставок по некоторым системам. Что касается вертолетостроения, то риски он считает минимальными: у самых массовых вертолетов семейства «Ми» подавляющее большинство комплектующих отечественного происхождения.

Сильнее может пострадать самолет SSJ 100, так как производитель в настоящее время исполняет крупные контракты на поставку этих лайнеров, добавляет эксперт. «Если мы берем Superjet, то там в исходном виде где-то 60–70% иностранных комплектующих. Там, в общем, только каркас наш. Двигатели французские, авионика американская», – говорил 30 сентября бывший конструктор ОКБ Сухого Вадим Лукашевич.

В ОАК заявили “Ъ”, что «не получали уведомлений о прекращении сотрудничества от наших зарубежных партнеров».

«Реализация наших авиационных программ продолжается. В военной части мы давно не используем иностранные комплектующие», – добавили в корпорации. В «Ростехе» также отметили, что «в гражданском сегменте сотрудничество продолжается, каких-либо уведомлений о его прекращении российские компании не получали». Там подчеркнули, что российские гражданские самолеты получают отечественные основные системы: так, МС-21 предлагается рынку как с американскими двигателями Pratt & Whitney, так и с российскими ПД-14. Ту же логику планируется реализовать в рамках развития программы SSJ-New.

Сейчас нельзя однозначно утверждать, что ограничения приведут к прекращению поставок американских комплектующих, отметил Олег Пантелеев. Тем не менее отечественные авиастроители должны быть готовы к тому, что американские поставщики

не смогут исполнить свои обязательства в рамках контрактов либо не выдержат установленные сроки. Глава Infomost Борис Рыбак добавляет, что ограничения могут стать серьезным барьером для международной сертификации МС-21 и его поставок за рубеж с импортозамещенными комплектующими. Чтобы сертифицировать их, нужно будет не только подтвердить соответствие международным стандартам, но также пройти сертификацию производственных мощностей и процессов, что, по мнению эксперта, крайне сложно и долго.

Ограничения впервые коснутся крупнейшего в мире производителя титана «ВСМПО-Ависма». Корпорация заявила, что влияния на производство это не окажет – «в производстве титана применяются только российские технологии и преимущественно это собственные разработки». По словам источника “Ъ”, знакомого с ситуацией, компания вела закупки американского оборудования, но на рынке есть аналоги, которыми можно его заменить. Корпорация является основным поставщиком титана для мировой авиакосмической промышленности, в том числе для американской Boeing. В 2019 году на США приходилось 40% экспортных поставок ВСМПО.

В санкционный список также впервые попали два предприятия «Росатома» – ФГУП «Всероссийский научно-исследовательский институт автоматики имени Духова» (ВНИИА, Москва) и Научно-исследовательский технологический институт имени Александра (НИТИ, Ленинградская область). Основное направление ФГУП ВНИИА – разработки в области ядерного оружия. Однако у института есть и гражданские промышленные проекты – производство нейтронных генераторов, датчики и сигнализаторы давления, системы досмотра багажа и пр. На сайте ВНИИА сообщается, что самое крупное гражданское направление предприятия – производство автоматизированных систем управления технологическими процессами (АСУ ТП) энергетических и промышленных объектов. Так, в 2016 году стало известно, что ВНИИА выиграл конкурс на поставку аппаратуры АСУ ТП для двух новых ТЭС в Крыму «Технопромэкспорта» (входит в «Ростех»). Институт имеет и международные проекты. Так, например, в 2011 году NASA запустило на Марс марсоход Curiosity на импульсном нейтронном генераторе ИНГ-10К института.

ФГУП НИТИ специализируется на разработке и комплексных испытаниях судовых ядерных энергетических установок. Помимо этого, институт создает системы контроля, управления и диагностики АЭС. У НИТИ также есть международные проекты. Согласно отчету института за 2019 год, за последние 13 лет институт разработал для российских и зарубежных станций 16 комплектов автоматизированных систем технической диагностики главных циркуляционных насосных агрегатов, в частности для белорусской АЭС. В отчете говорится, что предприятие создает комплекты для АЭС «Куданкулам» в Индии, для АЭС «Аккую» в Турции, для АЭС «Руппур» в Бангладеш.

Под американские санкции также попали два предприятия «Роскосмоса» – самарский ракетно-космический центр «Прогресс» (производитель ракет семейства «Союз») и головная научная организация госкорпорации – Центральный научно-исследовательский институт машиностроения. Глава «Роскосмоса» Дмитрий Рогозин заявил «РИА Новости» и «Интерфаксу», что санкции «незаконны» и «вредны». По его мнению, они ставят под угрозу сотрудничество РФ и США в космической отрасли, в частности в рамках программы Международной космической станции.

Кроме того, под более жесткий экспортный контроль попали Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) и входящие в нее «Адмиралтейские верфи». Глава ОСК Алексей Рахманов напомнил 22 декабря, что, хотя ограничения «создают целый набор неудобств, нет здесь нужды кривить душой», санкции против корпорации действуют с 2014 года. «Одни санкции, другие санкции, секторальные европейские, специальные американские... В этот раз на самом деле не произошло ничего нового, лишь добавилась наша старейшая верфь», – сказал он. Собеседники “Ъ” в отрасли также не

видят очевидных дополнительных негативных последствий от новых ограничений по сравнению с уже существующей ситуацией.

<https://www.kommersant.ru/doc/4626703>

КОММЕРСАНТЪ; МАРИЯ ЛИТВИНОВА, ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.12.23; ПЕРЕГИБЫ НА ПАССАЖИРСКИХ МЕСТАХ; МАТЬ РЕБЕНКА С АУТИЗМОМ ПОЖАЛОВАЛАСЬ В ПРОКУРАТУРУ НА АВИАКОМПАНИЮ «ПОБЕДА»

Москвичка Наталья Воробьева пожаловалась в столичную прокуратуру на авиакомпанию «Победа», самолетом которой она летела с 14-летним сыном-инвалидом в Петербург. Авиаперевозчик при покупке билетов, обращает внимание госпожа Воробьева, рассаживает пассажиров в салоне, не учитывая статус людей с ограниченными возможностями здоровья, которым необходимо постоянное сопровождение. В «Победе» отвечают, что пассажирка должна была оплатить услугу по выбору мест по соседству или заранее предупредить об особенных потребностях пассажиров. Эксперты уверены, что возможность лететь рядом с членами семьи не должна быть привилегией, а отказ в просьбе клиента посадить бесплатно вместе с ребенком как минимум неэтичен. По мнению юристов, подобные конфликты провоцируются пробелами в законодательстве.

Наталья Воробьева просит прокуратуру проверить законность действий авиакомпаний, включая «Победу», по соблюдению правил перелета и размещения в самолете взрослых и детей с инвалидностью, которые нуждаются в сопровождении. 11 декабря она летела из Москвы в Санкт-Петербург и обратно с двумя детьми, один из которых – ее 14-летний сын с аутизмом. По словам москвички, она везла сына на консультацию в клинику по поводу предстоящей операции.

Как госпожа Воробьева рассказала “Ъ”, на стойке регистрации в аэропорту ее предупредили, что всех членов семьи рассадят в разных частях самолета – на 6, 18, и 30-й ряды. На просьбу женщины посадить ее вместе с ребенком-инвалидом менеджер предложила доплатить за выбор мест.

Наталья Воробьева отказалась, сославшись на ст. 106.1 Воздушного кодекса, которая регулирует вопросы перевозки пассажиров с инвалидностью. Уже на борту Наталья Воробьева попросила стюардов посадить ее рядом с сыном при наличии свободных мест, но ей вновь отказали, пообещав присмотреть за ребенком. Когда же пассажиры на соседних местах заметили особенное поведение мальчика, они сами предложили женщине поменяться.

По словам Натальи Воробьевой, один из стюардов «с криками и маханиями руками запретил пересаживаться, он сказал, что я должна была подумать об этом раньше, что это платная услуга, что я не забочусь о своем ребенке».

«Я боялась, что Рома среагирует на эту потасовку и будет только хуже, так как он не переносит криков и нервозности», – добавила Наталья Воробьева. На обратном пути на следующий день ситуация повторилась: члены семьи летели в разных частях самолета, а на просьбу их пересадить получили отказ.

Наталья Воробьева просит прокуратуру разобраться в ситуации и привести в соответствие с федеральным законодательством и Конституцией правила авиакомпаний в вопросах соблюдения прав инвалидов. По ее словам, услугу «посадить рядом» авиакомпания «Победа» назвала привилегией, которая требует «дополнительного финансового вложения». «Мне заявили, что дети возрастом старше 12 лет могут самостоятельно находиться в самолете, а моя обязанность и право оказывать уход за ребенком во время перелета должна мною дополнительно оплачиваться», – рассказала госпожа Воробьева.

По словам главы Всероссийской организации родителей детей-инвалидов Елены Ключко, из всех авиакомпаний только «Победа» не предоставляет людям, в том числе инвалидам, возможности лететь рядом без доплаты.

«Очевидно, что для инвалидов и их сопровождающих условия экстремальны, человек может не уметь держать ложку, может как-то особенно себя вести,— пояснила “Ъ” госпожа Ключко.— Для других пассажиров, добросовестно купивших билет, сидеть рядом с человеком, который плохо коммуницирует или обладает поведенческими особенностями,— тоже экстрим».

По мнению Елены Ключко, авиакомпаниям стоит устанавливать правила в соответствии с законом о соцзащите инвалидов, который гарантирует особый к ним подход в разных сферах, в том числе при авиаперелетах.

Управляющий партнер юридической компании «Позиция права» Егор Редин считает, что Наталья Воробьева имела право не доплачивать за возможность лететь рядом с ребенком-инвалидом, о чем сотрудники авиакомпании обязаны были ее оповестить. «В этой ситуации стоит рассматривать не только нормы Воздушного кодекса, но и приказа **Минтранса** об утверждении порядка предоставления пассажирам из числа инвалидов услуг в аэропортах и воздушных судах,— пояснил “Ъ” господин Редин.— Правда, многие прописанные там условия не соблюдаются пассажирами, и тогда ответственность за последствия ложится на них самих. Но если гражданка предупредила перевозчика об инвалидности ребенка при оформлении билетов, то их отказ не только неэтичен, но и незаконен». По мнению юриста, именно этот момент и должны установить в прокуратуре или в суде.

Адвокат юридической группы «Гречкин и партнеры» Яна Любимова считает, что авиакомпания «Победа» формально права: «Ребенка старше 12 лет имеют право посадить отдельно от родителей. Но в этом конкретном случае авиакомпания могла пойти навстречу, и ее работники поступили этически неправильно». Госпожа Любимова считает, что «пробел в законодательстве может быть устранен запретом на размещение членов семьи в разных концах самолета независимо от возраста».

В авиакомпании «Победа» сообщили “Ъ”, что, согласно Воздушному кодексу РФ (ст. 106.1), в момент заключения договора воздушной перевозки клиент обязан сообщить авиакомпании об имеющихся ограничениях.

«К сожалению, в случае с рейсом 11 декабря клиент не предоставил авиакомпании никакой информации об особых потребностях. При бронировании билета на нашем сайте мы всегда просим сообщить заранее о наличии людей с особыми потребностями в полете, связанными с инвалидностью. Мы не только помогаем им с бесплатной организацией специального сопровождения на борт, но и всегда делаем все возможное, чтобы предоставить соседние места в салоне». Также в авиакомпании отметили, что «настоятельно просят» пассажиров «ответственно подходить к перелету» и уведомлять авиакомпанию об особых потребностях не позднее чем за сутки до перелета. «В противном случае мы не можем гарантировать предоставление соседних мест в салоне самолета»,— сообщили там.

<https://www.kommersant.ru/doc/4626685>

ПЕРВЫЙ ЯРОСЛАВСКИЙ (1YAR.TV), 22.12.2020 10:22; В ЯРОСЛАВСКОЙ ОБЛАСТИ ПРОВЕДУТ МОДЕРНИЗАЦИЮ АЭРОПОРТА «ТУНОШНА»

Модернизация ярославского аэропорта «Туношна» будет проведена в рамках госпрограммы. В частности, в аэропорту проведут реконструкцию взлетно-посадочной полосы, рулежной дорожки, магистральной рулежной дорожки и мест стоянок воздушных судов.

Разработку проекта специалисты проектно-изыскательского института объектов авиационной инфраструктуры и промышленности АО «Новая авиация» планируют завершить к июлю следующего года. В настоящее время идут обследование грунта, искусственных покрытий и водосточно-дренажных систем аэродрома, оценка их эксплуатационно-технического состояния.

– Развитие Туношны – это прежде всего дополнительные возможности для жителей нашего и соседних регионов, – отметил заместитель председателя Правительства области Максим Авдеев. – Популярность воздушных перевозок постоянно растет. С начала 2020 года услугами ярославского аэропорта воспользовались более 50 тысяч человек, тогда как в 2019-м – около 39 тысяч.

Модернизация аэродрома проводится в рамках государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» и **комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года**. Из федерального и областного бюджетов на реконструкцию будет направлено порядка 3,5 миллиарда рублей.

<https://1yar.tv/article/v-yaroslavskoy-oblasti-provedut-modernizaciyu-aeroporta-tunoshna/>

ИНТЕРФАКС; 2020.12.22; ГРУЗОПОТОК ПО СЕВМОРПУТИ В 2020Г СТАНЕТ РЕКОРДНЫМ – АТОМФЛОТ

Объем грузоперевозок по Северному морскому пути (СМП) по итогам 2020 года станет рекордным, сообщила **пресс-служба** ФГУП «Атомфлот».

По состоянию на вторник, объем грузоперевозок по СМП с начала 2020 года уже превысил 32 млн тонн против 31,5 млн тонн по итогам 2019 года.

«Целевой показатель 2020 года федерального проекта «Северный морской путь» – 29 млн тонн достигнут досрочно. Основной прирост дает реализация проекта «Ямал СПГ» и строительство на полуострове Гыдан проекта «Арктик СПГ 2», – приводятся в сообщении слова первого заместителя гендиректора – директора по судоходству «Атомфлота» Леонида Ирлицы.

По данным предприятия, атомные ледоколы обеспечили проводку 479 судов общей валовой вместимостью 32,41 млн тонн.

С учетом запуска на базе «Атомфлота» автоматизированной системы управления Штаба морских операций, на предприятии прогнозируют в 2021 году «дальнейший рост транзитных рейсов в акватории Северного морского пути», отметил Ирлица.

В акватории Севморпути расположены 6 морских портов – Певек, Диксон, Тикси, Хатанга, Сабетта и Дудинка. Помимо морских портов, в акватории СМП осуществляют грузовые операции 17 оборудованных и необорудованных пунктов на побережье материка и островах.

Маршрут по СМП из Юго-Восточной Азии в Европу позволяет в два раза сократить время транспортировки грузов по сравнению с традиционным маршрутом через Суэцкий канал. Ожидается, что в дальнейшем рост основного объема грузов по Севморпути будет связан с перевозкой энергоресурсов – сжиженного природного газа, нефти, угля, металлов.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВАЛЕРИЙ ЛЬВОВ; 2020.12.23; ТРАНССИБ И БАМ ИЗБАВЛЯЮТСЯ ОТ «УЗКИХ МЕСТ»

На участке Байкало-Амурской магистрали в Иркутской области ввели в эксплуатацию новый разъезд Нарьянга. Его запуск на однопутном участке даст возможность одновременно принимать встречные длинные грузовые поезда. Это позволит почти вдвое увеличить пропускную способность участка Таковка – Небель: с 22 до 40 пар грузовых поездов. Нарьянга – один из 15 разъездов, которые строят в 2020 году в рамках программы модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей.

Комплексный план модернизации и расширения магистральной транспортной инфраструктуры до 2024 года предусматривает увеличение провозной способности БАМа и Транссиба в 1,5 раза – до 180 млн тонн в 2024 году и 210 млн тонн в 2025 году.

Президент России Владимир Путин на совещании о параметрах финансового плана и инвестиционной программы ОАО «РЖД» обратил особое внимание на необходимость модернизации Транссиба и БАМа – магистралей, играющих большую роль в организации

и внутренних, и международных перевозок. По словам главы государства, проекты модернизации, представленные руководителем РЖД Олегом Белозеровым, носят безусловно стратегический характер, имеют долгосрочный комплексный эффект как для отдельных регионов и территорий, так и для всей страны. Ведь они дают загрузку строительных мощностей, обеспечивают заказами отечественных поставщиков и подрядчиков, позволяют создать новые качественные рабочие места.

По словам президента Института исследований проблем железнодорожного транспорта Павла Иванкина, модернизация магистралей позволит существенно улучшить качество жизни на прилегающих территориях.

«В большей степени это скажется на БАМе, который длительное время не был загружен, и теперь нуждается в новом строительстве, реконструкции имеющихся путей и искусственных сооружений. А это даст новые рабочие места и строительство социально-значимых объектов. Для Транссиба подобные сложности имеются, пожалуй, только в Забайкалье с его суровым климатом и неразвитостью социальной инфраструктуры», – отметил эксперт.

В расширении магистралей заинтересованы и зарубежные партнеры. Так, в январе одна из крупных японских транспортно-логистических компаний планирует начать использовать Транссибирскую магистраль для доставки грузов из Японии в Европу. Первый этап транспортировки предполагает использование паромного сообщения между Тоямой и Владивостоком. Затем контейнеры будут перегружать на железную дорогу, по которой они отправятся в терминал в польском городе Познань.

На сегодня Транссиб – это двухпутная электрифицированная железнодорожная линия протяженностью около 10 тыс. км, оборудованная современными средствами информатизации и связи. Она связана тремя соединительными линиями с Байкало-Амурской магистралью, протянувшейся на 4300 километров от Советской Гавани до Тайшета. Большая часть БАМа состоит из однопутных участков с тепловозной тягой и нуждается в модернизации.

В 2020 году общий объем ремонтно-путевых работ на Восточно-Сибирской железной дороге составил 330,1 км. На Транссибе в границах ВСЖД общий объем капитального ремонта пути достиг 190,5 км. Часть работ осуществляется на Байкальской природной территории. Там запланированы 144 объекта, на 34 из них уже ведется строительство.

При этом специалисты РЖД разработали уникальную экологическую стратегию, позволяющую сохранить природные богатства Байкальского региона. Одновременно с ремонтными работами железнодорожники ведут и строительство самых современных очистных сооружений, переводят ряд промышленных объектов на экологичные виды топлива, оборудуют пункты мойки колес автотранспорта. В совместный план РЖД и Минприроды РФ также вошли очистка 360 км береговой линии озера Байкал, установка на въезде на территорию памятников природы регионального значения «Слюдянское озеро» и «Мыс Шаманский» площадок для сбора мусора и биотуалетов. Контейнеры для раздельного сбора мусора появятся и на десяти станциях Кругобайкальской железной дороги, а также на реконструируемых станциях БАМа и Транссиба в пределах Байкальской природной территории. Также планируется посадка деревьев в количестве,кратно превышающем технологические вырубки.

Председатель Иркутского областного отделения Общественной организации «Всероссийское общество охраны природы» Вера Шлёнова отмечает, что экологическая общественность региона внимательно следит за реализацией утвержденного Плана природоохранных мероприятий. Уже более месяца работает «Горячая линия», на которой каждый желающий может получить необходимую информацию. В настоящее время претензий к его исполнению нет.

«Сравнительно недавно большой общественный резонанс был вызван изменениями законодательства, позволяющими не проводить экологическую экспертизу при

выполнении работ на объектах БАМа и Транссиба. Тем не менее, РЖД самостоятельно взяли на себя обязанность подвергнуть экологической экспертизе все этапы и объекты строительства, включая заповедные территории», – подчеркивает Вера Шлёнова. Так, на 53 объекта модернизации, находящиеся на Байкальской природной территории, получены положительные заключения государственной экологической и государственной технической экспертизы.

<https://rg.ru/2020/12/22/transsib-izbavliaetsia-ot-uzkih-mest.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; НАТАЛЬЯ РЕШЕТНИКОВА, АЛЕКСАНДР ФИЛИМОНЕНКО; 2020.12.23; ЛЕСТНИЦА В НЕБО; РЕКОНСТРУКЦИЯ АЭРОПОРТОВ ПОВЫСИТ БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ И УВЕЛИЧИТ КОЛИЧЕСТВО РЕЙСОВ

Большая реконструкция идет в Международном аэропорте Новосибирска имени А.И. Покрышкина (Толмачево) – обновляют аэровокзальный комплекс. По сути, это будет новый терминал с уникальным обликом здания. В 2023 году столица Западной Сибири примет молодежный чемпионат мира по хоккею. Так что модернизированная воздушная гавань будет кстати. Меняют свое лицо и другие аэропорты России – в рамках **нацпроекта «Комплексный план модернизации и расширения транспортной инфраструктуры»**.

Как сообщили «РГ» в Международном новосибирском аэропорте, на первом этапе обустроена строительная площадка, освобождена территория и вынесены коммуникации. Следующие этапы предполагают устройство фундаментов и монтаж каркаса здания.

Ранее специалисты заявили, что архитектурный облик здания нового терминала будет уникальным: высота – 30 метров, фасад в виде единой стеклянной ленты, интерьеры будут ассоциироваться с фотонными двигателями будущего.

– Мы заинтересованы в том, чтобы при строительстве такого крупного объекта были максимально задействованы наши строители, поставщики материалов и оборудования. Это рабочие места для жителей, это дополнительные налоговые поступления в бюджеты всех уровней, – подчеркнул глава региона Андрей Травников.

Губернатор также предложил привлечь к работе на знаковой стройке бойцов новосибирских студотрядов. В этом году студенты работали на строительных площадках станции метро «Спортивная» и ледового дворца спорта.

Модернизация аэропорта проводится в рамках указа **президента РФ Владимира Путина**. Полностью проект завершится к 2025 году в два этапа, первый – в 2022-м. На проектирование и строительство терминального комплекса будет направлено 20 миллиардов рублей частных инвестиций. Ориентировочная общая площадь аэровокзального комплекса увеличится до 100 тысяч квадратных метров.

Реконструкция аэродромного комплекса международного аэропорта продолжается и в Хабаровске.

О масштабах работ можно судить по сумме, выделенной на обновление главной воздушной гавани Дальнего Востока из федерального бюджета по ФЦП «Развитие транспортной системы России» – 8,2 миллиарда рублей.

На первом этапе подрядчик полностью обновил и модернизировал 3,5-километровую искусственную взлетно-посадочную полосу (ИВП-1), которая стала на 15 метров шире. Были модернизированы часть перрона и площадка для обработки воздушных судов противообледенительной жидкостью, а также восемь рулежных дорожек. Площадь обновленных покрытий – 350 тысяч квадратных метров. На подготовку основания ушло 250 тысяч кубометров щебня и 196 тысяч – песка.

На всех реконструированных объектах установлено новое светосигнальное оборудование. Инфраструктуру аэродромного комплекса дополнили две аварийно-спасательные станции

– основная и стартовая, объекты радиотехнического и метеорологического обеспечения полетов, очистные сооружения.

Росавиация уже получила положительное заключение Ростехнадзора о полной строительной готовности реконструированных объектов, в том числе ИВВП-1. В ближайшее время ожидается разрешение на ввод их в эксплуатацию.

– В международном аэропорту Хабаровска последовательно реализуется **комплексный план** развития. В прошлом году сдали терминал внутренних воздушных линий, в этом – завершается первый этап реконструкции аэропортового комплекса. Современная инфраструктура обеспечит развитие воздушной гавани на десятилетия вперед, – уверен председатель совета директоров АО «Хабаровский аэропорт» Константин Басюк.

<https://rg.ru/2020/12/22/reg-sibfo/kak-v-novosibirsk-i-habarovsk-idet-rekonstrukciia-aeroportov.html>

REGNUM; 2020.12.22; В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ ПО НАЦПРОЕКТУ ОТРЕМОНТИРОВАНО ДОРОГ НА 1,6 МЛРД РУБЛЕЙ

Врио губернатора Хабаровского края Михаил Дегтярев обсудил в Москве с **замминистра транспорта РФ Андреем Костюком** перспективы улучшения дорожно-транспортной инфраструктуры, сообщили корреспонденту ИА REGNUM в **пресс-службе** регионального правительства.

Дегтярев рассказал, что федеральные дорожники работают на автомагистрали А-370 «Хабаровск – Владивосток». Ведутся проектно-изыскательские работы по нескольким участкам трассы и двум мостам – через реку Бикин с путепроводом через железнодорожные пути на 228-м км, а также через реку Лесная.

По автодороге А-376 «Хабаровск – Лидога – Ванино – Комсомольск-на-Амуре», которая в прошлом году была передана в федеральное ведение, также удалось наметить конкретные планы. В 2020 году дорожники обновили 64 км. После ремонта в эксплуатацию были введены 4 объекта общей протяженностью 30 км в районе сел Анастасьевка, Краснознаменка и поселка Октябрьский. 34 км дороги защитили слоями износа. До конца 2021 года в нормативное состояние планируется привести еще 44 км трассы и 527 погонных метров искусственных сооружений.

Также на встрече были подведены предварительные итоги реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в Хабаровском крае.

В 2020 году в программу работ было включено 159 объектов общей протяженностью 201,9 км. За сезон уложено порядка 1,85 млн кв. метров дорожного покрытия. Только в Хабаровской агломерации реконструировано 126 объектов. В нормативное состояние удалось привести 72,2 км улично-дорожной сети. Общий объем финансирования комплекса мероприятий составил 1,6 млрд рублей.

Работы по **нацпроекту** проведены и в Комсомольске-на-Амуре. В нормативное состояние дорожники привели 20 участков городских дорог протяженностью более 21 км. На эти цели было выделено свыше 500 млн рублей. В Хабаровске одним из самых значимых объектов стал капитальный ремонт улицы Шелеста. Дорога протяженностью 1,6 км стала четырехполосной, а проезжая часть была расширена до 15 метров. Благодаря этому пропускная способность улицы выросла вдвое.

<https://regnum.ru/news/3148516.html>

ТАСС; 2020.12.22; В УДМУРТИИ В 2021 ГОДУ ОТРЕМОНТИРУЮТ НЕ МЕНЕЕ 200 КМ ДОРОГ

Работы по ремонту не менее 200 км дорог планируют выполнить в Удмуртии в 2021 году, из них более 55 км обновят по национальному **проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщается во вторник на сайте главы и правительства региона.

«В 2021 году в Удмуртской Республике продолжатся работы по всем ключевым дорожным программам. Особое внимание будет уделено дорогам в сельских территориях. Всего планируется отремонтировать и реконструировать не менее 200 км дорог. В рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», инициированного президентом России Владимиром Путиным будет отремонтировано 55,1 км дорог», – сказано в сообщении.

По **нацпроекту** в план ремонта вошли региональные дороги: участок от трассы Ижевск – Аэропорт до дороги Ижевск – Воткинск, Бураново – Киясово, Глазов – Юкаменское, Можга – Вавож. Также 11 объектов будет сделано в Завьяловском районе. Из основных – объекты в селе Каменное и Завьялово. Улицы Азина и Карла Маркса отремонтируют в Сарапуле. Кроме работ по обновлению дорожного полотна проведут также устройство 5 участков освещения и 25 комплексов фиксации нарушений ПДД.

Отмечается, что со следующего года Удмуртия в части **нацпроекта** переходит на новые ГОСТы асфальтобетона – это 21 вид новых смесей. В республике три завода готовы перейти к выпуску новых смесей. «Кадры для работы с новыми смесями готовы, специалисты-лаборанты прошли переобучение, получили сертификаты. Закуплено новое лабораторное оборудование. Эта работа проводится не только на базе регионального дорожного ведомства, но и в лабораториях подрядчиков», – говорится в сообщении.

В правительстве отметили, что в план ремонтов и реконструкций на 2020 год вошло чуть более 330 км дорог, однако с учетом перешедших с 2019 года объектов, было сделано более 400 км. Сейчас в Удмуртии 48,5% дорог находится в нормативном состоянии, цель – довести этот показатель до 50% к 2024 году. Доля дорог в городских агломерациях в нормативном состоянии составляет 63%, цель на 2024 год – довести этот показатель до 85%.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/10325207>

ПРАЙМ; 2020.12.22; КАБМИН РФ ВНЕС НЕРАДЬКО, ФАЙЗУЛЛИНА И ШУЛЬГИНОВА В СОСТАВ ПРАВКОМИССИИ ПО ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЮ

Правительство внесло первого заместителя **министра транспорта Александра Нерадько**, министра строительства Ирека Файзуллина и министра энергетики Николая Шульгинова в состав правительственной комиссии по импортозамещению, соответствующий документ опубликован на официальном портале правовой информации. При этом из состава комиссии исключены **вице-премьер РФ Александр Новак**, бывший замглавы **Минтранса РФ Алексей Семенов** и новый полномочный представитель **президента России в Уральском федеральном округе Владимир Якушев**.

ТАСС; 2020.12.22; НА РЕКОНСТРУКЦИЮ КПП «ВЕРХНИЙ ЛАРС» В СЕВЕРНОЙ ОСЕТИИ НАПРАВЯТ БОЛЕЕ 1,3 МЛРД РУБЛЕЙ

Северо-Кавказский филиал **ФГКУ «Росгранстрой»** объявил закрытый конкурс на реконструкцию пограничного **пункта пропуска «Верхний Ларс»** на границе с Грузией в Северной Осетии, финансирование работ предусмотрено в сумме более 1,3 млрд рублей, следует из конкурсной документации, размещенной на портале госзакупок.

«Выполнение работ по реконструкции автомобильного **пункта пропуска** через государственную границу Российской Федерации «Верхний Ларс», Республика Северная Осетия-Алания (I этап). Срок завершения работ – с даты заключения контракта до 31 декабря 2022 года», – говорится в извещении о проведении конкурса.

Как следует из конкурсной документации, на реконструкцию пограничного **пункта пропуска**, предполагается направить более 1 млрд 378 млн рублей, источник финансирования – средства федерального бюджета. Заявки для участия в конкурсе принимаются до 18 января 2021 года, дата рассмотрения заявок – 25 января.

В ноябре заместитель руководителя ФГКУ «Росгранстрой» Роман Крапивин сообщил, что реконструкция КПП «Верхний Ларс» начнется в 2021 году, в ходе реконструкции число полос для грузового транспорта планируется увеличить с четырех до 13, для пассажирского и легкового – с 10 до 26, в целом пропускная способность КПП будет увеличена в 9,5 раза.

«Казбеги – Верхний Ларс» – единственный действующий **пункт пропуска** на грузинско-российской границе. Военно-Грузинская дорога ведет из Владикавказа в Тбилиси через Главный Кавказский хребет, соединяя Россию с Грузией и остальными странами Закавказья, на российском участке трасса проходит по Северной Осетии. В настоящее время с наступлением зимнего периода на дороге возникают очереди, в связи с ухудшением погодных условий граница обычно закрывается несколько раз в неделю. В связи с растущим транспортным потоком власти Северной Осетии несколько лет назад выступили с предложением о реконструкции **пункта пропуска**.

<https://tass.ru/v-strane/10326657>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.12.22; «РОСТЕХ» ОСНАСТИЛ ВЫСОКОТОЧНЫМИ ТЕПЛОВИЗОРАМИ АЭРОПОРТЫ МОСКВЫ И ДРУГИЕ ПУНКТЫ ПРОПУСКА ЧЕРЕЗ ГРАНИЦУ

Госкорпорация «Ростех» для профилактики распространению коронавирусной инфекции оснастила стационарными и переносными тепловизорами почти 140 **пунктов пропуска** через государственную границу России, в том числе в аэропортах Москвы. Об этом сообщила **пресс-служба** компании.

«Возобновление пассажирских перевозок после весеннего карантина потребовало усиления санитарно-эпидемиологических мер в **пунктах пропуска** для противодействия COVID-19. Тепловизоры помогают максимально оперативно и точно выявлять в толпе людей с повышенной температурой тела, что позволяет не допустить формирование очага заражения в местах массового скопления людей», – приводятся в сообщении слова директора по реализации специальных программ холдинга «Росэлектроника» Константин Фурсиков.

Уточняется, что в рамках заключенного с ФГКУ «Росгранстрой» контракта входящий в структуру «Ростеха» холдинг «Росэлектроника» поставил 245 тепловизионных комплексов с высокой чувствительностью (погрешность при измерении составляет менее 0,03 градуса). Стационарные комплексы позволяют автоматически выявлять в потоке людей с повышенной температурой тела, а переносные устройства применяются для индивидуального контроля граждан. Новым оборудованием были оснащены в том числе аэропорты Шереметьево, Внуково, Домодедово, Жуковский и другие, а также автомобильные погранпереходы, **пункты пропуска** в морских портах и на железнодорожных станциях.

В **пресс-службе** напомнили, что в соответствии с постановлением правительства РФ в марте 2020 года «Росэлектроника» была определена единственным исполнителем работ по поставке тепловизоров в **пункты пропуска** через государственную границу РФ.

<https://www.mskagency.ru/materials/3072947>

ТАСС; 2020.12.22; ПУТИН ПОДПИСАЛ ЗАКОН О ЗАЧИСЛЕНИИ ШТРАФОВ С ПЛАТНЫХ ДОРОГ В ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ДОРОЖНЫЙ ФОНД

Президент России Владимир Путин подписал закон, предусматривающий зачисление в федеральный дорожный фонд штрафов за нарушения законодательства о пользовании платными дорогами. Документ опубликован во вторник на официальном портале правовой информации.

Закон предусматривает зачисление в федеральный дорожный фонд денежных взысканий (штрафов) за нарушение законодательства РФ о внесении платы за проезд по платной

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

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

Закон также дает правительству РФ право принимать решения о предоставлении в 2021 году кредитов, не предусмотренных программой предоставления государственных финансовых и государственных экспортных кредитов на 2021-2023 годы, за счет ассигнований, установленных этой программой, а также за счет уменьшения остатков средств федерального бюджета, образовавшихся на 1 января 2021 года. Кроме того, документ наделяет публично-правовую компанию «Единый заказчик в сфере строительства» полномочиями главного распорядителя и получателя бюджетных средств, главного администратора и администратора доходов бюджета. В ходе исполнения федерального бюджета в 2021-2024 годах допускается предоставление этой компании бюджетных средств без внесения изменений в бюджет. При этом данные вопросы сначала рассматриваются комиссией Федерального собрания РФ по перераспределению бюджетных ассигнований.

Соответствующие средства могут быть направлены на финансовое обеспечение выполнения инженерных изысканий, архитектурно-строительное проектирование, строительство, реконструкцию (в том числе с проведением работ по сохранению объектов культурного наследия народов РФ), капитальный ремонт, снос объектов капитального строительства. Ранее законодательство предусматривало, что правительство РФ принимает решение о предоставлении субсидий из федерального бюджета на осуществление капитальных вложений в объекты государственности стоимостью от 1,5 млрд рублей, находящиеся в оперативном управлении или хозяйственном ведении федерального государственного учреждения. Подписанным законом предусмотрено увеличение этой планки до 3 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/10321877>

ТАСС; 2020.12.22; ПУТИН ПОДПИСАЛ ЗАКОН О ВЫВЕДЕНИИ ТРАНСПОРТНЫХ КАРТ ИЗ-ПОД ЗАПРЕТА ПОПОЛНЕНИЯ НАЛИЧНЫМИ

Президент России Владимир Путин подписал закон, согласно которому транспортные карты и карты для школьников могут быть выведены из-под запрета на пополнение наличными анонимных электронных кошельков. Документ опубликован во вторник на официальном интернет-портале правовой информации.

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

Как отмечается в пояснительной записке к документу, статистика оборота таких карт в ряде регионов показывает, что с их помощью люди активно переходят к безналичному обороту. В настоящее время около 60-70% таких карт пополняется наличными через банки или с помощью банковских платежных агентов. Разработчики закона считают, что сохранение возможности пополнения таких карт наличными позволит гражданам получать удобные платежные сервисы, повысит прозрачность денежного обращения и снизит нагрузку на бюджеты регионов.

В августе 2020 года в силу вступили поправки в законодательство, ограничивающие пополнение наличными анонимных электронных кошельков, выпущенных под транспортные карты. Запрет не коснулся большинства действующих карт, которые

выпускаются самими транспортными организациями или пополняются через них. При этом в Банке России заявляли, что регулятор не возражает против вывода транспортных карт из-под данного запрета в случае технической возможности разграничить такие анонимные средства платежа.

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

<https://tass.ru/ekonomika/10323221>

РИА НОВОСТИ; 2020.12.22; ГОСДУМА ПОДДЕРЖАЛА НАКАЗАНИЕ ЗА УМЫШЛЕННОЕ ПРЕПЯТСТВИЕ ТРАНСПОРТУ

Государственная дума на пленарном заседании во вторник приняла в первом чтении проект о наказании за умышленное создание препятствий движению транспорта и пешеходов: если такое нарушение по неосторожности повлекло смерть человека, наказание составит до 8 лет тюрьмы, двух и более лиц – до 10 лет.

Автором инициативы стал депутат от «Единой России» Дмитрий Вяткин.

Также Госдума приняла решение рассмотреть законопроект во втором чтении уже в среду. «Просьба комитету профессионально подойти и соответственно провести заседание комитета (для подготовки законопроекта ко второму чтению)», – сказал председатель Госдумы Вячеслав Володин.

Проектом предлагается внести в статью 267 УК РФ «Приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения» ряд уточнений в части санкций, когда умышленное создание препятствий для транспорта и пешеходов повлекли вред здоровью человека в легкой или средней тяжести.

В частности разрушение, повреждение или приведение в негодность транспортного средства, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования, а также умышленное блокирование транспортных коммуникаций, объектов инфраструктуры либо воспрепятствование движению транспортных средств и пешеходов будут грозить штрафом от 100 до 300 тысяч рублей или в размере зарплаты или иного дохода осужденного за период от года до двух лет, либо обязательными работами до 240 часов, либо принудительными работами на срок до года, либо лишением свободы на тот же срок.

Те же деяния, повлекшие по неосторожности легкий вред здоровью, предлагается наказывать штрафом от 200 до 500 тысяч рублей или в размере зарплаты или иного дохода осужденного за 2-2,5 года, либо обязательными работами до 300 часов, либо принудительными работами до двух лет, либо лишением свободы на тот же срок.

Если такие нарушения повлекли по неосторожности вред здоровью средней тяжести, штраф составит от 300 до 600 тысяч рублей или в размере зарплаты или иного дохода осужденного за период от 2,5 до 3 лет, либо обязательные работы на срок до 400 часов, либо принудительные работы на срок до трех лет, либо лишением свободы на тот же срок.

Кроме того, если подобные нарушения стали причиной тяжкого вреда здоровью или крупного ущерба (свыше 1 миллиона рублей), штраф составит от 400 до 700 тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период от трех до четырех лет, либо обязательные работы на срок до 450 часов либо принудительные работы на срок до четырех лет, либо лишение свободы на тот же срок.

Если подобное деяние стало причиной гибели одного человека, то наказание составит до 8 лет лишения свободы, если двух и более лиц – до 10 лет.

<https://ria.ru/20201222/transport-1590423070.html>

РБК ПЛЮС; АЛЕКСАНДР КОЧЕТОВ; 2020.12.22; ПЕРЕХОД К ДЕЛУ: КОГДА ПОСТРОЯТ ЛЕНСКИЙ МОСТ

Мост через Лену возле Якутска обеспечит транспортную доступность большей части Якутии для жителей, свяжет Восточную Сибирь с портами Охотского моря и привлечет новые инвестиции.

Крупнейший субъект Российской Федерации, Республика Саха, занимает территорию свыше 3 млн кв. км, в это же время его столица Якутск не имеет круглогодичного транспортного сообщения с выходом на федеральные трассы «Лена» и «Колыма». Так, 152 дня в году между Западной Якутией и Восточной Сибирью отсутствует стабильное сообщение, поскольку зимой транспорт переправляется через реку Лену по зимникам (ледовым дорогам), а летом – на паромках с ожиданием в несколько часов.

Однако, например, в 2019 году река сильно обмелела, и паромная переправа стала давать сбои, что признавали якутские власти. В итоге более чем для 600 тыс. человек (62% населения республики) транспортное сообщение с «Большой Землей» сейчас разорвано почти на полгода каждый год.

Концепцию строительства моста через Лену, решающего эту проблему, прорабатывали с 1980-х годов, во время строительства Байкало-Амурской магистрали: тогда из трех вариантов перехода выбрали трехкилометровый мост в 38 км от Якутска около Амуро-Якутской железнодорожной магистрали. В 2008 году проект получил одобрение Главгосэкспертизы, но к стройке не приступили из-за высокой сметы. Так, в 2012 году в презентации **Росавтодора** говорилось о стоимости проекта и его эксплуатации в 66,5 млрд руб. Позднее бывший премьер Дмитрий Медведев говорил о 80 млрд руб., а у источников агентства «Интерфакс» фигурировала оценка в 100 млрд руб.

Переход к конкретике

Обсуждение Ленского моста чиновники возобновили в 2018 году, когда президент **Владимир Путин** поручил вернуться к рассмотрению проекта. За этот период были проведены переговоры с потенциальными инвесторами, в том числе рассмотрено применение механизма концессии, а также защищены позиции в федеральных органах власти, государственной корпорации ВЭБ.РФ и Аналитического центра при правительстве РФ. В ноябре 2019 года проект одобрил президент **Владимир Путин**. Тогда же Правительственная комиссия по транспорту включила проект Ленского моста в «лист ожидания» Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Также мост внесли в нацпрограмму развития Дальнего Востока, а в феврале 2020 года якутские власти подписали концессионное соглашение о его строительстве с корпорацией «Ростех» и группой «ВИС». Глава республики Айсен Николаев представил в правительство РФ смету, по которой стоимость трехкилометрового моста и 11 км подходов была оценена в 83,4 млрд руб. В эту стоимость вошел капитальный грант на 54,3 млрд руб. (47,9 млрд руб. – федеральный бюджет, 6,4 млрд руб. – региональный) и 29,1 млрд руб. внебюджетных инвестиций. В письме губернатора говорилось, что строительство планируется завершить в 2025 году. Однако летом 2020 года **вице-премьер Марат Хуснуллин** дал поручение **Минтрансу** ускориться, чтобы первый транспорт пошел по мосту уже в 2024 году.

Вантовые перспективы

После подписания концессионного соглашения гендиректор «Ростеха» Сергей Чемезов объявил о старте изыскательских работ. В группе «ВИС» обещали, что проектирование завершат до конца 2020 года. В итоге консорциум проектирует трехпилонный вантовый переход, который построят в самом узком месте Лены (рядом с селом Табага) с трех временных островков в русле реки. Как поясняли в якутском правительстве, сборка железобетонных конструкций будет вестись в береговых ангарах, а для работ привлекут флот Ленского государственного бассейнового управления водных путей и судоходства.

По расчетам проектировщиков, мост будет иметь две полосы движения. Прогнозная интенсивность движения по ним в первые годы составит 1,5 млн автомобилей, причем каждая четвертая машина будет грузовиком. К 2043 году, как поясняли в консорциуме, поток должен вырасти до 2 млн машин в год; при этом проезд для легковых машин будет бесплатным. Стоимость переправы для грузовиков будет варьироваться от 944 до 2018 руб. в зависимости от габаритов, сообщалось в паспорте проекта. Правительством республики ранее отмечалось, что окупаемость проекта составит порядка девяти лет. «Мост откроет круглогодичный доступ к колоссальным месторождениям и повысит транспортную доступность для населения с 20,9% до 83%. Прямое сокращение только бюджетных расходов на северный завоз превысит 4 млрд рублей ежегодно», – пояснял губернатор. Он рассчитывал, что с появлением моста в Якутске исчезнет проблема сезонного повышения цен на товары народного потребления, благодаря чему каждая якутская семья сможет экономить более 5 тыс. руб. ежемесячно.

Переправа для экономики

По оценке Айсена Николаева, ввод Ленского моста в эксплуатацию не только обеспечит рост круглогодичной транспортной доступности населения с 20,9% в 2018 году до 83% в 2025-м, но и увеличит ВРП Якутии на 2,5–3%. Аналитики из PwC считают, что реализация проекта «даст толчок к развитию транспортной инфраструктуры и обеспечит возможность создания в Якутске крупного мультимодального транспортного узла, где сольются несколько видов транспорта – железнодорожный, речной, авиационный и автомобильный». «В Якутии сложная логистика, но при желании развивать регион экономически, необходимо, чтобы бизнес мог эффективно осваивать другую сторону реки», – считает член экспертного совета по повышению эффективности управления при комитете Госдумы по предпринимательству Николай Калмыков. В госпрограмме развития транспортного комплекса республики на 2018–2022 годы приводились оценки, что запуск проекта снизит стоимость потребительских товаров и услуг на 7–10% и уровня бедности населения в регионе на 1,3 п.п. По словам Николая Калмыкова, мост способен увеличить и туристическую привлекательность региона. «Якутия до сих пор не в полной мере реализовала свой потенциал, несмотря на богатую природу и самобытную культуру. Продвижение комфортной городской среды и дорожно-транспортной инфраструктуры создает стимул для развития туризма. Даже поездка на мост может стать отдельным маршрутом, как в Приморье, где переправа на остров Русский стала новой визитной карточкой края. Предприниматели смогут, например, построить гостиницу на территориях, которые ранее были куда менее доступны», – рассуждает эксперт.

По словам министра экономики Республики Саха, (Якутия) Майи Даниловой, возведение перехода позволит обеспечить приток дополнительных инвестиций в несырьевые проекты до 200 млрд руб. Николай Калмыков говорит, что проект поможет оживить и строительную индустрию. «Появится дополнительная возможность доставки в регион техники и квалифицированных кадров. Это в дальнейшем может вызвать бум строительства других объектов частными инвесторами», – считает он.

В республиканском правительстве надеются и на рост привлекательности якутских территорий опережающего развития (ТОР). Сейчас в республике действуют две ТОР – «Южная Якутия» в Нерюнгри и «Якутия» в Якутске. В созданной в 2016 году «Южной Якутии» расквартировались 15 резидентов, которые, по данным ТАСС, фактически инвестировали в ТОР «Южная Якутия» около 57 млрд руб. По словам полпреда президента в ДФО Юрия Трутнева, в «Южной Якутии» уже как минимум вдвое превышены плановые показатели развития, заложенные правительством РФ. В созданной в 2015 году ТОР «Якутия» сейчас реализуется 24 проекта с объемом инвестиций в 12,4 млрд руб. «Когда предприниматель видит, что в регион вкладываются, задействованы макропроекты, они сдаются вовремя и делаются качественно, возрастает инвестиционный рейтинг региона. Это, в свою очередь, ведет к появлению новых инвестпроектов.

Предприниматели станут вкладывать в Якутию средства и платить налоги – совокупный мультипликативный эффект подсчитать невозможно, но он будет огромен», – говорит Николай Калмыков.

<https://plus.rbc.ru/news/5fd745df7a8aa930a260bf91>

РИА НОВОСТИ; 2020.12.22; МЕЖВЕДОМСТВЕННАЯ КОМИССИЯ МИНТРАНСА ОДОБРИЛА ВОЗВЕДЕНИЕ ЛЕНСКОГО МОСТА

Проект строительства моста через реку Лену в Якутии получил поддержку межведомственной комиссии при Минтрансе РФ, сообщил глава республики Айсен Николаев.

«Вчера состоялась межведомственная комиссия, которая готовилась с августа. Строительство моста поддержано, внесено уже на следующий уровень – уровень правительства России, и единственный пока неурегулированный вопрос – это вопрос долей финансирования. Думаю, что мы свою правоту докажем, и в конечном итоге проект начнет реализовываться в тех параметрах, в которых мы его закладывали», – сказал Николаев журналистам.

По словам руководителя республики, первая часть проекта, связанная с подготовительными работами, находится на госэкспертизе.

«Что касается проектирования, то на вчерашней межведомственной комиссии особое внимание было обращено на то, чтобы он проектировался таким образом, чтобы исключить обледенение, имевшее место на мосту через Татарский пролив. Никогда в мире в таких экстремальных природных условиях такие мосты не строились», – отметил Николаев.

Ранее сообщалось, что Сбербанк профинансирует концессию по строительству моста через реку Лена в Якутске, открыл концессионеру кредитную линию лимитом в 25 миллиардов рублей.

В феврале 2020 года между правительством Якутии и ООО «Восьмая концессионная компания» подписано концессионное соглашение на строительство Ленского моста. Федеральное финансирование строительства моста через Лену в 2020 году не планировалось. Инвестиционный проект вошел в национальную программу развития Дальнего Востока, которую планируется реализовать в три этапа до 2035 года.

Общая протяженность моста составит 3,1 километра, расчетная скорость – 120 километров в час. Прогнозируется, что в сутки по мосту будут проезжать 4797 автомобилей. Ленский мост обеспечит круглосуточным транспортным сообщением более 80% населения Якутии.

<https://ria.ru/20201222/most-1590351583.html>

ТАСС; 2020.12.22; НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ В 2021 ГОДУ ОТКРОЮТ МОСТ ЧЕРЕЗ АМУР

Строительство моста через Лену в Якутске начнется в 2021 году, на следующий год намечено и открытие уже возведенного моста через реку Амур между Благовещенском и Хэйхэ. Оба объекта находятся на контроле, сообщили представители региональных властей.

«В настоящее время документация по первому этапу проекта (моста через Лену) передана на рассмотрение Госэкспертизы. Этот этап включает подготовку территории строительства и позволит начать работы уже в 2021 году. Вхождение Сбербанка в пул партнеров строительства Ленского моста подтверждает надежность и национальный приоритет нашего проекта», – написал глава Якутии Айсен Николаев во «ВКонтакте».

Как ранее сообщили в группе «ВИС», Сбербанк профинансирует концессию по строительству моста, лимит кредитной линии составит 25 млрд рублей на 10 лет. Автомобильный мост через Лену должен пройти от села Старая Табага (входит в

городской округ Якутск) до села Хаптагай Мегино-Кангаласского района. Это позволит создать в Якутске транспортно-логистический узел, в котором сойдутся несколько федеральных маршрутов: железнодорожный, речной и авиационный, а также автодороги федерального значения «Виллюй», «Лена» и «Колыма».

Общий объем бюджета проекта на инвестиционной стадии оценивается в 83 млрд рублей. Помимо самого моста через Лену, проект предусматривает строительство трех пойменных мостов, путепровода и двух транспортных развязок.

Трансграничный мост через Амур

Строительство трансграничного автомобильного моста, который связал российский берег Амура в районе Благовещенска и китайский в районе города Хэйхэ, завершилось в 2019 году, в мае состоялась стыковка двух его частей. Во время церемонии **вице-премьер**, полномочный представитель **президента РФ** в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев отметил, что после ввода мост повысит рентабельность инвестиционных проектов, реализуемых на Дальнем Востоке.

Однако официального открытия сооружения еще не было – мероприятие было запланировано на 2020 год, но в связи с эпидемиологической обстановкой в мире его сроки неоднократно сдвигались. В ноябре Александр Козлов, возглавлявший тогда министерство РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики, назвал предположительно новую дату старта движения по трансграничному мосту – январь 2021 года.

Длина моста – более 1 км, общая протяженность перехода – 20 км, в нее входят 6 км дороги в Китае и 13 км подъездных путей на территории России, в том числе 278-метровый мост через протоку Каникурганскую. По мосту будут передвигаться грузовые и легковые автомобили. Ежегодный поток пассажиров составит около 3 млн человек, грузов – порядка 6 млн тонн (или почти 300 тыс. автомобилей).

По мнению полномочного представителя **президента РФ** в ДФО Юрия Трутнева, мост повысит рентабельность инвестиционных проектов, реализуемых на Дальнем Востоке.

Общая стоимость объекта – около 18,8 млрд рублей. Проект создания моста удалось реализовать без привлечения бюджетных средств, для этого была использована концессионная модель. Она предусматривает строительство и эксплуатацию мостового перехода на коммерческой основе в расчетный период: три года строительства и эксплуатация в течение 16 лет за счет взимания платы за проезд.

Другие проекты мостов

В Еврейской автономной области продолжается строительство железнодорожного мостового перехода Нижнеленинское – Тунцзян через реку Амур. Объект должен стать первым железнодорожным мостом между Россией и Китаем. Его длина – 2 209 м, 309 из которых приходится на российскую сторону. Предполагается, что мост до 20 млн тонн в год увеличит грузооборот между странами. Китай завершил строительство своей части, сроки сдачи российской части моста неоднократно сдвигались. Подрядчиком выступает ООО «Рубикон», завершить строительные работы компания намерена в третьем квартале 2021 года, а ввод объекта в эксплуатацию намечен на первый квартал 2022 года.

Крупнейшим инфраструктурным проектом на Дальнем Востоке могло бы стать строительство железнодорожного моста между материком и Сахалином стоимостью 540,3 млрд рублей. Общая длина однопутной линии должна составить более 580 км, строительство потребует около шести лет. Планируемый переход перекинется через пролив Невельского в самом узком его месте шириной примерно в 7 км и соединит материк с северо-западной частью Сахалина поблизости с упраздненным поселком Погиби.

В начале октября **президент РФ Владимир Путин** в очередной раз подчеркнул значимость строительства моста на Сахалин, однако определенности по срокам начала работ и их рентабельности пока нет, сообщили в региональном правительстве.

Во Владивостоке готовятся к строительству еще одного большого моста, который должен улучшить транспортную ситуацию в городе, частично расположенном на островах – моста на остров Елены. Он должен создать кольцо из дорог, соединяющее остров Русский и центр города.

Как сообщили ТАСС в **пресс-службе** правительства Приморья, по поручению губернатора специалисты уже разрабатывают необходимую документацию. «В настоящий момент проходит этап обоснования инвестиций. Документация должна быть подготовлена по контракту до сентября 2021 года. Затем будут определены механизмы и источники реализации проекта, после чего будет осуществлено проектирование и непосредственно само строительство сооружения», – уточнили в **пресс-службе**.

Прочие транспортные проекты

Мост на остров Елены является частью более крупного проекта – Владивостокской кольцевой автомобильной дороги (ВКАД), строительство которой обсуждается последние несколько лет, и уже закреплено в генплане развития города. Строительство новых дорог в центральной части Владивостока практически невозможно из-за плотной застройки и рельефа, поэтому было принято решение построить новую трассу по берегу Амурского залива, которая наряду с мостом станет частью ВКАД. Предполагается, что общая протяженность проекта составит 22,6 км с объемом транспортного потока от 70 до 85 тыс. автомобилей в сутки при скорости 80 км/час.

Крупнейшим транспортным проектом на Дальнем Востоке, реализуемом на условиях государственно-частного партнерства, остается дорога в обход Хабаровска. Концессионное соглашение по этому проекту сроком на 15 лет в декабре 2016 года подписали правительство края и региональная концессионная компания (консорциум Газпромбанка и Группы «ВИС»). Строительство дороги началось в 2017 году, сдать ее планировали осенью 2020 года, но на работу повлияли паводки. Теперь срок ввода – осень 2021 года.

Строящаяся дорога станет первой в Хабаровском крае, движение по которой будет разрешено с максимальной скоростью до 120 км в час, пропускная способность составит до 25 тыс. автомобилей в сутки. В **пресс-службе** группы «ВИС» ТАСС подтвердили, что переноса сроков ввода в эксплуатацию не планируется.

<https://tass.ru/ekonomika/10318231>

ИНТЕРФАКС; 2020.12.22; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ВЫДАЛА ПОЛОЖИТЕЛЬНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ ВСЕХ ЭТАПОВ СТРОИТЕЛЬСТВА ОБХОДА ТОЛЬЯТТИ С МОСТОМ ЧЕРЕЗ ВОЛГУ

Главгосэкспертиза рассмотрела проектно-сметную документацию II, III, IV и V этапов работ по строительству мостового перехода через Волгу в Самарской области, включенного в автотранспортный коридор «Европа – Западный Китай» (ЕЗК), и выдала положительное заключение, сообщается на сайте Главгосэкспертизы.

Дорога войдет в состав международного транспортного маршрута, позволит разгрузить плотину Жигулевской ГЭС, а также сократить время в пути между Москвой и Самарой с 16 до 8 часов при условии ввода в эксплуатацию скоростной автомобильной дороги Москва – Нижний Новгород – Казань.

Отмечается, что сооружение моста через Волгу предусмотрено первым этапом строительства обхода, проект которого Главгосэкспертиза России одобрила в октябре. Теперь выданы положительные заключения по проектной документации на остальные этапы работ.

В ходе второго этапа будет построен участок протяженностью 35,45 км в Ставропольском районе Самарской области, на территории Особой экономической зоны. В том числе здесь соорудят транспортную развязку на пересечении с автодорогой «Тольятти-Ягодное» и

несколько путепроводов, установят наружное электроосвещение и сооружения автоматизированной системы управления движением.

Продолжением обхода Тольятти станет запланированный четвертым этапом участок протяженностью 9,777 км, который завершится на пересечении с автодорогой М-5 «Урал», где обустроят транспортную развязку типа «неполный клеверный лист». На участке разместят пункт взимания платы, путепроводы, водопропускные трубы, площадки под трансформаторные подстанции и сооружения транспортной безопасности, на обочинах установят металлическое барьерное ограждение.

Пятый этап работ включает прокладку участка протяженностью 21,37 км, который начнется транспортной развязкой типа «труба» от М-5 «Урал» и пройдет по территории Сызранского и Шигонского районов Самарской области. Здесь также построят путепроводы, пункт взимания платы за проезд, площадки под трансформаторные подстанции и сооружения транспортной безопасности, стоянки для автомобилей.

Замкнет обход города Тольятти участок третьего этапа протяженностью 22,878 км, который пройдет по Шигонскому району в сторону Волги – до стыка с первым этапом строительства. На протяжении участка построят эстакаду через Винокуренный овраг, мосты через реки Тайдаково и Маза, несколько путепроводов. На обочинах и на разделительной полосе установят дорожное барьерное ограждение, с обеих сторон трассы оборудуют площадки отдыха для кратковременной остановки автомобилей, склад противогололедных материалов, пост обеспечения транспортной безопасности и другие объекты.

Проектную документацию второго и третьего этапов подготовили в АО «Институт «Стройпроект», четвертого и пятого этапов – ООО «АвтодорПроект». Единый застройщик – Хозяйственное партнерство «Концессионная компания «Обход Тольятти».

Как сообщалось, проектная документация первого этапа строительства, одобренная Главгосэкспертизой России, предусматривает сооружение моста через Волгу, который пересечет Куйбышевское водохранилище в районе населенных пунктов Климовка Шигонского района (правый берег) и Подстепки Ставропольского района (левый берег).

По мосту будет организовано четыре полосы движения автотранспорта. Расчетная скорость движения – 120 км в час.

В рамках концессионного соглашения, заключенного в конце прошлого года, строится входящий в ЕЗК обход Тольятти с мостовым переходом через Волгу. Концедентом проекта выступает Самарская область, концессионером – хозяйственное партнерство «Концессионная компания «Обход Тольятти», участниками которого являются ООО «ИнфраКАП» (75%) и ООО «Автодор – Платные дороги» (25%).

Стоимость проекта – 121 млрд рублей, из которых 67 млрд рублей – капитальный грант из федерального бюджета в виде иных межбюджетных трансфертов Самарской области, 54 млрд рублей – средства из внебюджетных источников. В конце 2019 года Самарская область получила более 12 млрд рублей федеральных средств на начало строительства моста.

В середине июня губернатор Самарской области Дмитрий Азаров заявлял, что несмотря на сложности ковидного периода, строительство моста через Волгу идут по графику на обоих берегах реки.

Проект обхода Тольятти с мостом через Волгу предусматривает строительство 100-километровой четырехполосной автодороги категории 1Б в обход Тольятти с мостом в районе села Климовка и выходом на М-5. В рамках проекта также запланировано строительство трех транспортных развязок.

Планируемый срок строительства – 4 года, расходы на эксплуатацию и содержание моста после ввода в эксплуатацию запланированы на уровне 80 млрд рублей за 16 лет.

В настоящее время Минтранс РФ разработал проект постановления правительства, смягчающий требования к регионам в части софинансирования концессионных проектов автотранспортного коридора ЕЗК.

Изменения предполагается внести в правила предоставления иных межбюджетных трансфертов регионам на развитие ЕЗК. В частности, предполагается приостановить действие пунктов правил, в соответствии с которыми регион должен вернуть в федеральный бюджет 10% средств, предоставленных ему отсюда в течение конкретного года, в случае недостижения целевых показателей по проекту.

<https://www.interfax-russia.ru/volga/news/glavgosekspertiza-vydala-polozhitelnoe-zaklyuchenie-vseh-etapov-stroitelstva-obhoda-tolyatti-s-mostom-cherez-volgu>

ТАСС; 2020.12.22; ВТОРУЮ ВЕТКУ МЕТРО В ЕКАТЕРИНБУРГЕ МОГУТ ПОСТРОИТЬ ПО КОНЦЕССИИ

Свердловские власти рассматривают возможность строительства второй ветки метро в Екатеринбурге по концессии, сообщил губернатор Свердловской области Евгений Куйвашев на пресс-конференции во вторник.

В октябре сообщалось, что власти Екатеринбурга планируют начать строительство второй ветки метро в 2024 году.

«Вопрос про метро непростой. Мы ни на минуту не останавливаемся по решению этой задачи. Постоянно ведем переговоры с потенциальными участниками. Мы даже рассматриваем вопрос привлечения концессионера», – сказал он, добавив, что объемы финансирования станут понятны после появления проекта.

Куйвашев также отметил, что передача в концессию городского транспорта Екатеринбурга перенесена с ранее запланированного 2020 года. «Сроки обсуждаются с потенциальными концессионерами, которые сегодня уже подают заявки на участие в концессии. Исходя из заявок составляется техническое задание. Рассчитываем в следующем году, что выйдем на финальные документы (по концессии – прим. ТАСС)», – сказал он, добавив, что речь идет о передаче документов в контролирующие органы, в частности в ФАС. Куйвашев подчеркнул, что итогом работы должно стать качественное улучшение транспортной системы уральской столицы.

Екатеринбургский метрополитен был открыт в 1991 году. Он состоит из одной линии, последняя новая станция – «Чкаловская» – была открыта в 2012 году, всего станций девять. Ежегодный пассажиропоток составляет порядка 50 млн человек.

<https://tass.ru/ural-news/10322305>

ТАСС; 2020.12.22; В РОССИИ СРЕДИ ВОДИТЕЛЕЙ-ИНОСТРАНЦЕВ ЧАЩЕ ВСЕГО СОВЕРШАЮТ ДТП ГРАЖДАНЕ УЗБЕКИСТАНА

Граждане Узбекистана из числа иностранцев чаще всего совершают ДТП на территории России. Об этом говорится в статистических данных Научного центра безопасности дорожного движения МВД России.

Согласно статистике, за девять месяцев этого года в России по вине граждан Узбекистана произошло 797 ДТП, в которых погибли 58 человек, чуть более 700 аварий с 30 погибшими произошло по вине граждан Киргизии, 76 человек погибли в 599 ДТП, произошедших по вине выходцев из Таджикистана.

Всего, по данным МВД, за девять месяцев этого года по вине иностранных граждан в РФ произошло около 3,5 тыс. аварий. «Зафиксировано снижение количества ДТП и числа погибших из-за нарушения ПДД водителями из числа граждан иностранных государств. В 3 478 таких ДТП погибли 328 и ранены 4 688 человек. Вопреки тенденции предыдущих лет снизились три основных показателя аварийности из-за нарушения ПДД водителями, являющимися гражданами стран СНГ», – отмечается в материалах.

Стаж вождения виновников ДТП

Наибольшее количество ДТП в России совершают люди со стажем вождения более 15 лет. «Самые высокие показатели аварийности отмечены в группе водителей со стажем управления транспортным средством свыше 15 лет. Количество ДТП, совершенных этой группой водителей, составляет 44 675, число погибших [в таких ДТП] – 5 261, раненых – 58 450», – сообщает МВД.

Также там отмечено, что в этом году, как и в прошлые годы наибольшее количество ДТП совершено водителями возрастной группы от 30 до 40 лет, в этих происшествиях также отмечено наибольшее число погибших и раненых.

Всего, по данным МВД, за девять месяцев этого года произошло около 106 тыс. ДТП, в которых погибло более 11 тыс. человек и более 134 тыс. получили ранения.

ДТП по вине таксистов

Количество погибших в ДТП по вине водителей такси за девять месяцев этого года существенно возросло.

«Необходимо отметить, что показатели аварийности в области пассажирских перевозок формировались в условиях ограничительных мер, обусловленных борьбой с распространением COVID-19. По информации **Минтранса России**, в период самых строгих ограничений пассажирооборот фактически упал на 70%. Несмотря на это, отмечен существенный рост числа погибших в ДТП из-за нарушения ПДД водителями легкового такси», – говорится в документе МВД.

Всего за этот период, по данным МВД, совершено 1 622 таких ДТП, в которых погибли 78 человек, что на 44% выше, чем за аналогичный период прошлого года. «Возможно, причиной этого стал тот факт, что значительная доля от общего объема пассажирских перевозок в период ограничительных мер сместилась в сторону легкового такси», – отмечается в материалах.

ДТП с пьяными водителями

Количество ДТП с участием водителей, находящихся в состоянии опьянения, за девять месяцев этого года снизилось почти на 10%.

«Количество происшествий, совершенных водителями в состоянии опьянения, снизилось на 9,7%, число погибших в них – на 17,5%, раненых – на 11,3%. Всего зарегистрированы 10 225 таких ДТП, в которых погибли 2 569 и ранены 13 659 человек. В среднем по стране в состоянии опьянения находился каждый девятый из совершивших ДТП водителей», – говорится в документе.

Также там отмечено, что в ряде регионов доля водителей, совершивших ДТП в состоянии опьянения, выше в два раза и более по отношению к общему показателю по стране. «Самые высокие показатели зафиксированы в Забайкальском крае, Республике Алтай, Ненецком автономном округе, Республике Тыва, Сахалинской области, Республике Бурятия. Таким образом, в указанных регионах каждый четвертый или почти каждый четвертый водитель, виновный в совершении ДТП, находился в состоянии опьянения», – отмечено в документе.

В статистических данных говорится, что суммарно водителями в состоянии опьянения либо с его признаками совершено практически каждое седьмое происшествие, на них приходится более четверти всех смертельных случаев.

ДТП, в которых пострадали пешеходы

Количество аварий с участием пешеходов в России за девять месяцев этого года сократилось на 15% и составило 26,6 тыс.

«Всего произошло 26 560 (меньше на 15,3%) наездов на пешеходов, в которых погибли 2 796 человек (меньше на 7%) и получили ранения 24 760 (меньше на 16,2%) человек (именно пешеходов – прим. ТАСС)», – говорится в сообщении.

Согласно статистике, две трети таких аварий происходит по вине водителей, а большая часть таких аварий (около 70%) происходит на нерегулируемых пешеходных переходах.

Самые «аварийные» дни

Самыми «аварийными» днями недели на дорогах страны в этом году стали пятницы и субботы.

«Одной из особенностей распределения показателей аварийности по дням недели являлось то, что наибольшее количество ДТП зарегистрировано в пятницу и субботу, а наибольшее число погибших – в выходные дни: в субботу и воскресенье», – говорится в статистике МВД.

Также там отмечено, что за девять месяцев года наиболее аварийно-опасным временем суток был период с 17:00 до 20:00. На это время приходится практически каждое пятое ДТП и каждый шестой погибший. Вместе с тем, также там говорится, что тяжесть последствий ДТП в темное время суток почти в два раза выше аналогичного показателя в светлое время суток.

Аварии с электросамокатами

Количество аварий с участием электросамокатов, сигвеев и моноколес увеличилось на 166% за девять месяцев этого года.

«Достаточно заметными становятся происшествия с участием персональных электрических средств передвижения малой мощности. В рассматриваемом периоде отмечен рост количества таких ДТП. Всего произошло 266 (плюс 166%) ДТП», – говорится в документе МВД.

В произошедших авариях погибли четыре и ранены 279 человек.

<https://tass.ru/obschestvo/10319405>

<https://rg.ru/2020/12/22/v-avariiah-s-sigveiami-i-elektrosamokatami-za-9-mesiacev-pogibli-4-cheloveka.html>

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5fe1ce2d9a7947f18e1ccb49>

<https://www.avtoradio.ru/news/uid/178616>

ТАСС; 2020.12.22; НА КАМЧАТКЕ ОТКРЫЛАСЬ ПЕРВАЯ ЭЛЕКТРОЗАПРАВОЧНАЯ СТАНЦИЯ

Первая на Камчатке электрозаправочная станция (ЭЗС) ПАО «Русгидро» открылась во вторник, в День энергетика, в деловом центре Петропавловска-Камчатского, сообщили ТАСС в **пресс-службе** краевого правительства.

«Наконец и автолюбители Камчатки смогут оценить преимущества зарядных станций «Русгидро»! Подзарядка электромобиля занимает всего несколько минут, полная зарядка – около часа. Поддерживаются разные порты электромобилей: порт для японских автомобилей и европейских автомобилей. Все ЭЗС «Русгидро» оборудованы автономными подогревателями для работы в суровых климатических условиях региона. Первая станция готова к работе», – приводит **пресс-служба** слова исполнительного директора ПАО «Дальневосточная энергетическая компания» Александра Юрова.

Уточняется, что первая электрозаправочная станция на Камчатке располагается в деловом центре краевой столицы по адресу: Северо-восточное шоссе, 6. В ближайших планах ПАО «Русгидро» – увеличение количества зарядных станций в Камчатском крае до трех в 2021 году.

На Дальнем Востоке действует сеть из 19 быстрых зарядных станций группы «Русгидро» для электромобилей. Они расположены в Приморском крае: во Владивостоке, Уссурийске и Артеме, в Амурской области: в Благовещенске, и в Хабаровском крае: в Хабаровске. Программа по развитию электротранспорта и соответствующей необходимой зарядной инфраструктуры на Дальнем Востоке рассчитана до 2022 года.

<https://tass.ru/ekonomika/10320921>

КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; АЛЕКСАНДР ТИХОНОВ; 2020.12.23; ПРИЛЕТ «ЛАСТОЧКИ» И ПРИБЫТИЕ «ОРЛАНА»: ЧТО НОВОГО В СЕРВИСЕ РЖД

Эксперты осторожны в прогнозах, но уже сейчас очевиден повышенный спрос на турпоездки по железной дороге по России

Пока большая часть самолетов ждет своего часа в ангарах, поезда курсируют в самые живописные уголки страны. Железнодорожные путешествия показали свою незаменимость, и к концу года пассажиропоток практически достиг допандемийного уровня. Более того – несмотря на снижение спроса в период локдауна и связанные с этим потери, **ОАО «РЖД»** удалось сохранить в плановом режиме выполнение базовых социальных и сервисных программ. Организация поездок для льготников – один из самых важных приоритетов компании.

Совершенствование в режиме нон-стоп

В частности, не прекращается обновление подвижного состава – только в этом году на железнодорожную сеть поступили больше 600 новых вагонов. Из них более 150 – комфортабельные двухэтажные и больше 400 – современные одноэтажные плацкартные и купейные. В дополнение к ним сеть получила более 400 модернизированных вагонов дальнего следования, где полностью обновили интерьер, установили кондиционеры и биотуалеты.

Холдинг также расширил географию популярных скоростных электропоездов. «Ласточки», которые развивают скорость до 160 км/час, связали Ростов-на-Дону с Анапой и Новороссийском, Екатеринбург с Курганом, Санкт-Петербург с Валдаем и Старой Руссой, Москву с Костромой, Челябинск с Магнитогорском. Например, из Москвы в Кострому и из Челябинска в Магнитогорск теперь можно добраться за 4 часа, а из Екатеринбурга в Курган – за 5. Любопытно, что теперь помощниками машинистов этих поездов могут быть женщины – недавно **РЖД** открыли соответствующую программу обучения.

На пригородном сообщении в некоторых регионах появились рельсовые автобусы РА-3 «Орлан» отечественного производства, разработанные специально для перевозок на не электрифицированных участках железных дорог. Они уже не первый год курсируют на Сахалине, в июле отправились из Иванова в Кинешму, а в сентябре – из Архангельска в Онегу. Для удобства пассажиров в «Орланах» имеются герметичные переходы между вагонами, салоны оборудованы электронными табло и современными системами климат-контроля.

Заботливый перевозчик

Холдинг всегда старается сделать максимально комфортным путешествие для людей с ограниченными возможностями здоровья. Так, для маломобильных граждан в тех же «Орланах» предусмотрены специальные подъемники. А с осени этого года, например, на Казанском, Ярославском и Ленинградском вокзалах установлены справочные видеотерминалы, помогающие слабослышащим пассажирам.

Не забывает компания и о социальной поддержке своих сотрудников. В соответствии с корпоративным коллективным договором **РЖД** проиндексировали зарплату работникам с 1 марта – на 2%, а с 1 октября – на 1%.

Один из самых важных приоритетов компании – организация поездок для льготников. В общей сложности в 2016 – 2019 годах только на льготы для детей было выделено около 12 млрд рублей, что позволило перевезти 10 млн юных путешественников. В этом году в период летних каникул холдинг тоже традиционно организовал перевозки путешественников от 10 до 17 лет за половину цены.

К новогоднему туристическому пику готовы

Среди популярных летних направлений были маршруты туристических ретропоездов.

Один из них с 15 августа курсирует по Черноморскому побережью из Туапсе через Сочи в Гагру, а в период новогодних и рождественских праздников (с 28 декабря по 10 января) он будет курсировать по удлинённому маршруту – из Кисловодска в Гагру.

В настоящее время наиболее востребованы «новогодние» маршруты. По мнению заместителя гендиректора **ОАО «РЖД»** Дмитрия Пегова, пик туристического движения ожидается в январе 2021 года. «Мы назначили дополнительные составы именно на туристические поезда в разных сегментах», – подчеркнул он. В частности, популярный в прошлом году «Рускеальский экспресс» на паровозной тяге «разделится» и будет курсировать по двум маршрутам: Чудово – Великий Новгород и Сортавала – Рускеала. Также, по многочисленным просьбам пассажиров, на праздничный период назначен специальный туристический поезд Москва – Переяславль-Залесский, новые «Орланы» соединят Петрозаводск и Северное Приладожье, а «Лыжная стрела» будет доставлять туристов из Ростова-на-Дону и Краснодара в Роза Хутор.

Для удобства пассажиров изменился дизайн билетов, который разрабатывался совместно со «Студией Артемия Лебедева». Теперь информация, указанная на билетах, структурирована по таким основным блокам, как общие сведения (номер поезда, дата, вагон и т. п.), тариф, класс обслуживания и данные о пассажире, необходимые при посадке. Апгрейд проходит и система оформления льготных билетов на электрички для школьников и студентов через приложение «РЖД Пассажирам». Пока система тестируется в Калининградской области, но в последующем будет внедрена и в других регионах.

Компания только в этом году заменила на новые более 600 вагонов.

<https://www.kp.ru/daily/1712103/4342868/>

РИА НОВОСТИ; 2020.12.22; НОВЫЕ СТАНЦИИ И КОМФОРТНЫЕ ПОЕЗДА: КАК РАЗВИВАЮТСЯ МЦД

Мэр Москвы Сергей Собянин в декабре сообщил в своем блоге, что в ближайшие годы в Московском регионе планируется открыть более 10 новых железнодорожных станций.

Например, между платформами Окружная и Тимирязевская появится новая станция первого Московского центрального диаметра (МЦД-1) Петровско-Разумовская. В перспективе здесь будет пересадка на МЦД-3. А около станции метро «Щукинская» построят одноименную платформу МЦД-2, которая станет полноценным транспортно-пересадочным узлом. Это позволит закрыть действующую платформу Покровское-Стрешнево, которая мало востребована.

«Строительство новых станций наземного метро является приоритетом совместной транспортной программы РЖД, правительства Москвы и правительства Московской области. Многие из этих станций откроются уже в 2021-22 годах и сделают город ближе, а дорогу – комфортнее для тысяч москвичей и жителей Подмосковья», – отметил мэр.

Итоги года с диаметрами

Первые две линии МЦД были открыты 21 ноября 2019 года. Запуск новых маршрутов улучшил транспортное обслуживание более четырех миллионов жителей Москвы и Московской области. Пассажиры получили 132 километра дорог и 60 станций, с 20 из которых можно пересесть на метро, Московское центральное кольцо и радиальные направления МЖД. Движение поездов по сравнению с периодом до ноября 2019 года, когда по этим путям ходили обычные электропоезда, увеличилось на МЦД-1 на 73%, а на МЦД-2 – на 69%. С начала работы диаметрами воспользовались более 130 миллионов пассажиров.

«Открытие Московских центральных диаметров позволило значительно улучшить транспортную доступность ряда районов Москвы, создать новые, надежные, не зависящие от дорожной обстановки и погодных условий транспортные связи. Диаметры улучшили сообщение между городом и Подмосковьем. Мы видим, что развивается транспортная

система как внутри Москвы, так и в целом в регионе», – говорит заместитель директора Центра цифровых, высокоскоростных транспортных систем **Российского университета транспорта** Александр Чекмарев.

По словам эксперта, за счет максимальной интегрированности в городскую систему оплаты проезда и бесплатной пересадки на метрополитен, пассажиры, которые живут ближе к конечным станциям МЦД, ощутили существенное снижение транспортных расходов, которое в ряде случаев достигает 75%.

«МЦД позволили перестроить структуру пассажиропотока и зачастую пассажиры используют диаметры как альтернативу метрополитену и наземному транспорту. И теперь, если в городе происходят закрытия линий метро, связанные со строительными и ремонтными работами, пассажирам удобно использовать в качестве компенсации линии МЦД», – отмечает Чекмарев.

В течение 2020 года на Московском транспортном узле было завершено строительство порядка 15 станций наземного метро. Мэр Москвы Сергей Собянин и генеральный директор РЖД Олег Белозеров 23 ноября открыли станцию Октябрьской железной дороги «Ховрино», которая в перспективе войдет в состав МЦД-3.

Будущий МЦД-3 «Ленинградско-Казанский» протяженностью 82 километра объединит Зеленоград и Раменское. Новый диаметр планируется интегрировать с высокоскоростной железнодорожной магистралью «Москва – Санкт-Петербург». Ожидается, что МЦД-4 «Киевско-Горьковский» свяжет Железнодорожный и Апрелевку, а маршрут МЦД-5 «Ярославско-Павелецкий» протянется от Пушкино до Домодедово.

Продолжают развитие и первые два диаметра – к 2024 году на них планируют построить шесть новых станций.

«Иволга» для всех

Пассажиры МЦД перевозят отечественные электропоезда «Иволга». Созданные для работы в городском ритме с частыми остановками, они способны быстро разогнаться и плавно тормозить, а технология пневмоподвешивания обеспечивает низкий уровень шума и вибрации.

«В поездах «Иволга» очень много современной «начинки». Например, система рекуперативного торможения, когда энергию, с которой осуществляется остановка, можно захватить и передать обратно в контактную сеть. Поезд, таким образом, сам занимается электрогенерацией. Когда этих поездов тысячи – экономия колоссальная», – говорит руководитель программы «Транспортное планирование» НИУ «Высшая школа экономики» Александр Сыромятников.

Поезд реализован как единый бестамбурный состав. Пассажиры комфортно и безопасно могут перемещаться в любой из вагонов. Зоны межвагонного перехода обеспечены дополнительным освещением, а многоуровневые поручни помогают удобно расположиться пассажирам, которые едут стоя. Входные двери в поезде широкие – 1,4 метра. По словам эксперта, при отсутствии тамбура пассажиры могут входить в вагоны и выходить из них в разы быстрее.

Поезд Московского центрального диаметра

«Производители подвижного состава – компания «Трансмашхолдинг» – вносят новшества в конструкцию поезда, добавляя элементы, которых раньше в принципе не было. USB-розетки в каждом кресле, адаптивное освещение, визуальная информация, точки доступа Wi-Fi, крепления для велосипедов», – говорит Сыромятников.

«Иволги» адаптированы для проезда маломобильных пассажиров. Головные вагоны оборудованы специальными аппаратами, в салонах предусмотрены места для крепления коляски. Для слабовидящих пассажиров информационные таблички дублируются шрифтом Брайля.

В интерьере поезда использованы позаимствованные у природы элементы, учтены и особенности биоритмов человека: в утренние часы подсветка в вагонах – холодная и бодрящая, в вечерние – теплая и успокаивающая.

Комфортные условия в поезде создавались с учетом всех требований безопасности. «Иволга» оснащена комплексной системой видеонаблюдения и системой контроля бдительности машиниста.

Поезд Московского центрального диаметра

Сегодня «Трансмашхолдинг» работает над новой модификацией этого электропоезда. В обновленной «Иволге» будет сделан акцент на усовершенствовании технических характеристик, прежде всего, увеличении скорости и ускорения, благодаря чему планируется существенно сократить время поездки. Также продолжится совершенствование пассажирских сервисов.

Транспорт против вирусов

Во все поезда МЦД «Иволга» при сборке на Тверском вагоностроительном заводе (входит в «Трансмашхолдинг») устанавливают системы обеззараживания воздуха. Их монтируют в системы микроклимата, а работают они на основе амальгамных бактерицидных УФ-ламп высокой мощности. Точно такие же используются в медицинских учреждениях. В каждом вагоне поезда работают по две таких установки, каждая из которых обеззараживает до 2500 м³/час. Еще одна работает в кабине машиниста. Приборы постоянно проводят автоматическую самодиагностику. Эффективность их работы подтвердили испытания, проведенные Всероссийским НИИ железнодорожной гигиены. Системы обеззараживания воздуха уже десять лет ставят на всю пассажирскую технику, выпускаемую «Трансмашхолдингом».

Такие системы позволяют усилить эффективность мер по борьбе с распространением вируса, которые сейчас предпринимает и оператор МЦД – АО «Центральная пригородная пассажирская компания».

На станциях и в электропоездах проводится регулярная дезинфекция. В вагонах моют полы и обрабатывают все поверхности дезинфицирующим средством. Дополнительно составы проходят обеззараживание холодным туманом, который убивает почти 100% микробов и проникает в самые труднодоступные места. На обработку одного вагона уходит в среднем 5-7 минут.

Обязательным требованием для пассажиров является ношение масок и перчаток. Приобрести эти защитные средства можно в билетных кассах и у контролеров.

<https://ria.ru/20201222/mtsd-1590281013.html>

РЕН ТВ # НОВОСТИ, 22.12.2020 08:47; В МЖД ПОДВЕЛИ ИТОГИ 2020-ГО

ВЕДУЩИЙ: Фуры с товаром в обход всех пробок поехали по рельсам столичного региона. Автомобили освоили необычные для них маршруты благодаря новой услуге Московской железной дороги, теперь поезда доставляют не только грузы, но и машины, которые их перевозят. Такой сервис – только малая часть работы, проделанной в уходящем году. Ее итоги подвели в МЖД. Сколько новых и отремонтированных станций открыли, и как часто теперь ходят составы от Москвы до Пушкино? Об этом и не только узнала Елена Хмура.

КОР.: По этому пути уже скоро будут перевозить пассажиров от Апрелевки до города Железнодорожный. 4-й из МЦД свяжет (нрзб), через которую пройдет новый маршрут, не закрывали. Путепровод реконструируют в перерывах между поездами. А чтобы интенсивное движение не мешало жителям, вдоль дороги устанавливают шумозащитные экраны, под рельсы кладут специальные маты, которые поглощают вибрацию.

Антон БОРОДИН, инженер ДКРС Москва **ОАО «РЖД»:** Вот этот путь, который вы сейчас видите, путепровод, запуск произойдет уже в следующем году, 30 апреля. А в общем весь проект будет реализован в 23-м году во втором квартале.

КОР.: На развитие Центрального транспортного узла МЖД в этом году направили 96 млрд. руб. Сразу 12 новых и реконструированных станций открылись для пассажиров на МЖД. Почти готова эстакада от Балашихи до Реутова. Благодаря ей поезда на этом участке будут ходить чаще. А на ярославском направлении составы от Москвы до Мытищ и от Мытищ до Пушкино уже курсирует с рекордно коротким интервалом – в час пик каждые 2,5 минуты.

Одной из самых крупных пассажирских станций в Европе, на Ярославском вокзале в Москве, управляют из этого диспетчерского пункта. 550 поездов в сутки. Расписание настолько плотное, что на счету каждая минута, поэтому здесь работают только опытные, лучшие диспетчеры.

Даже несмотря на пандемию COVID-19, на разных направлениях МЖД отремонтировали 300 км пути. Пригородные электропоезда не только не сократились, наоборот, выводили дополнительные составы, чтобы обеспечивалась социальная дистанция.

Закупили новые вагоны и локомотивы, а грузов в контейнерах перевезли больше на 19%, чем в прошлом году. Причем появилась новая услуга – теперь поездом можно доставлять фуры с товаром.

Михаил ГЛАЗКОВ, начальник МЖД: **РЖД** – наверно, единственная компания транспортная, которая в период пандемии выполнила полностью все обязательства. Более 10 тыс. тонн медицинского груза было перевезено и не было ни одного сбоя по доставке.

КОР.: Среди всех подразделений **РЖД** Московская железная дорога по итогам работы в самый разгар пандемии заняла второе место по самым разным показателям, в том числе и за безопасность на железнодорожных переездах. Заградительная сигнализация, экстренное торможение поезда – за год эти меры применяли десятки раз, это помогало предотвращать ДТП и спасало жизни.

Алла ТЯПКИНА, дежурная по переезду: Внезапное препятствие на переезде, (нрзб), машина остановилась. Мы включаем сигнализацию, сообщаем машинисту поезда, диспетчеру, что у нас должна быть остановка на переезде.

КОР.: В 2021-м на МЖД появятся новые станции. На московских диаметрах будут и дальше обновлять железнодорожные пути и выводить на маршруты современные поезда. Елена Хмура, «Известия», специально для «РЕН ТВ».

ИНТЕРФАКС; 2020.12.22; «ЭСТОНСКАЯ ЖЕЛДОРОГА» ХОЧЕТ ДОГОВОРИТЬСЯ С РЖД ОБ ЭЛЕКТРИФИКАЦИИ Ж/Д ВЕТКИ ПЕТЕРБУРГ-ТАЛЛИН

«Эстонская железная дорога» (ЭЖД, Eesti Raudtee) рассчитывает договориться с «Российскими железными дорогами» (РЖД) об электрификации ж/д ветки на территории РФ и Эстонии, связывающей Санкт-Петербург и Таллин.

Как сообщает эстонский портал телерадиовещания ERR, в Эстонии ж/д участок в направлении приграничного города Нарва будет электрифицирован в течение 5 лет.

«Согласно плану электрификации железной дороги, через четыре года можно будет добраться на электричке из Таллина в Тарту, а еще через год – в Нарву», – отмечает ERR.

От Нарвы или Ивангорода (город в РФ близ границы с Эстонией – ИФ) до Санкт-Петербурга добраться на электричке сейчас невозможно, поскольку 35-километровый участок железной дороги от Кингисеппа до границы с Эстонией не электрифицирован, при этом от Санкт-Петербурга до порта Усть-Луга контактная сеть построена.

«ЭЖД планирует совместно с Октябрьской железной дорогой РФ (филиал РЖД – ИФ) достичь соглашения о ликвидации совместным проектом последнего препятствия на пути электропоездов», – сказал руководитель электросетей ЭЖД Андрус Алас (Andrus Alas), слова которого приводит ERR.

«Электрическая железная дорога дешевле, чем дизельное сообщение, уровень шума меньше, ускорение и торможение лучше, и за счет этой динамики можно сократить время

в пути. Предположительно, такая же логика действует и у российской стороны», – считает Алас.

Электрификация ж/д путей может быть профинансирована в течение следующих семи лет за счет эстонско-российской программы приграничного сотрудничества. Ориентировочная стоимость проекта составляет около 15 млн евро.

ИНТЕРФАКС; 2020.12.22; КУЗБАСС ПЕРЕНАПРАВИЛ ВЫВОЗ УГЛЯ С ЗАПАДА НА ВОСТОК И ЗАТРУДНИЛ РЕГИОНАМ ДВ ВЫХОД НА Ж/Д – ГЛАВА ЯКУТИИ

Угледобывающие предприятия Кемеровской области, ранее отправлявшие свою продукцию на экспорт через западные порты РФ, переориентировались на восточные порты и тем самым осложнили выход на железную дорогу углю из регионов Дальнего Востока, сообщил глава Якутии Айсен Николаев журналистам во вторник.

«Традиционно Кузбасс в основном вез свой уголь в порты на юг и на запад страны. Все, что было в Забайкалье, Бурятии, Хакасии, на наших месторождениях – экспортировалось в основном через восточные порты, потому что нам на запад везти затратно. Такая ситуация сохранялась практически до прошлого года. Потом случился резкий, достаточно серьезный обвал рубля, и в прошлом и в начале этого года в Кузбассе скопились огромные объемы угля, в первую очередь энергетического», – отметил Николаев.

Вместе с тем, при поставках угля на азиатский рынок сохранялась «определенная маржинальность». Угольщикам Кузбасса дали квоты на провоз «черного золота» через восточные порты, и они перенаправили поставки с запада на Дальний Восток.

«В условиях кризиса Кузбасс поддержали. Сейчас ситуация выправляется, но Кузбасс хочет уголь и дальше возить на восток, потому что им понравилось продавать его за хорошие деньги. При этом складывается ситуация, что, так как с Кузбасса идет достаточно большой объем угля, то мы начинаем сегодня испытывать определенное давление из-за нехватки пропускных способностей железной дороги», – объяснил ситуацию глава Якутии.

Губернатор Кемеровской области Сергей Цивилев в свою очередь во вторник сказал журналистам, что руководители дальневосточных регионов все чаще стали предъявлять ему претензии из-за загруженности железной дороги на востоке кузбасским углем.

«На этой неделе я разговаривал с двумя руководителями региона, которые находятся восточнее, чем мы (Кузбасс – ИФ), и которые занимаются добычей угля. Они подошли оба и сказали одновременно: «Сергей Евгеньевич, не надо так себя вести. Ты все объемы (грузоперевозок по железной дороге – ИФ) на восток забираешь на Кузбасс, а нашим регионам объемов не достается». Я говорю: давайте (. . .) вместе добиваться, чтобы желдорога строилась, а прирастать объемами будем пропорционально», – сказал Цивилев.

Глава Кузбасса также напомнил, что спрос на уголь на западных рынках снижается.

«Мы понимали, что рынки сместятся на восток. Это было зафиксировано во многих европейских документах и стратегиях развития, по которым они (страны Европы – ИФ) планомерно уменьшали потребление угля. Эти документы были публичны, официально озвучены. Но произошло то, чего мы не ожидали, произошло еще более быстрое смещение рынка. Европейские рынки стали закрываться гораздо быстрее, чем они публично это декларировали. А азиатско-тихоокеанский рынок развивается, и цены там выше, чем на европейском», – сказал Цивилев.

Как сообщалось, угольщики Кузбасса в 2019 году получили 250,1 млн тонн продукции (снижение на 2% относительно предыдущего года). За 11 месяцев 2020 года добыча сократилась на 11,5% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, до 202,3 млн тонн.

Якутия по итогам 2020 года ожидает угледобычу на уровне 20 млн тонн (плюс 4,5% к прошлому году).

ИНТЕРФАКС; 2020.12.22; ЯКУТИЯ ОПАСАЕТСЯ ЗА СРЫВ ПЛАНОВ ПО ДОБЫЧЕ 50 МЛН Т УГЛЯ К 2026Г ИЗ-ЗА ПРОБЛЕМ С ВЫВОЗОМ

Якутия в стратегии развития региона до 2026 года предусмотрела увеличение добычи угля в 2,5 раза – до 50 млн т в год, но опасается срыва планов из-за проблем с вывозом, сообщил глава региона Айсен Николаев журналистам во вторник.

«Мы сегодня испытываем определенное давление (накопленных запасов угля – ИФ) из-за нехватки пропускной способности железной дороги. (...) В этом году Якутия добудет 20 млн тонн угля, а это уже значительный рост по сравнению с прошлым годом, – почти на 4,5%. Но к 2025 году мы планируем выйти на уровень 50 млн тонн в год. Это прописано во всех наших стратегических документах. И вот эти 50 млн тонн мы точно не вывезем, если здесь будет ограниченная пропускная способность железной дороги», – сказал Николаев.

Глава региона также отметил, что в настоящее время идет модернизация БАМа и Транссиба, особенно «узких мест» магистралей – в Забайкалье, в Бурятии.

«Но мы ставим вопрос, чтобы такую же программу реализовали на Дальнем Востоке – на территории Якутии, Амурской области, чтобы уголь, который мы будем здесь добывать через 5 лет, могли весь вывезти», – продолжил он.

В Якутии реализуется два крупных угольных проекта компаний «Колмар» и «ЭльгаУголь».

«Если посмотреть работу угледобывающих компаний за ноябрь, то больше всех угля в стране добыла компания «ЭльгаУголь». Новый акционер (компания «А-Проперти» – ИФ), который туда пришел, начинает серьезно деньги вкладывать в добычу. Если раньше шла речь о 4 млн тонн в год, то в следующем году хотят выйти на 15-18 млн тонн», – отметил Николаев.

Якутия намерена озвучить проблему с вывозом угля на уровне правительства РФ.

Эльгинское угольное месторождение – крупнейшее в России и одно из крупнейших в мире месторождений коксующегося угля, расположено в Якутии. Его запасы составляют около 2,2 млрд тонн по стандартам JORC. Разработка месторождения началась в 2011 году.

«А-Проперти» в апреле 2020 года выкупила у «Мечела» (МОЕХ: MTLR) 51% в Эльгинском проекте за 89 млрд рублей. В декабре компания реализовала опцион на покупку 49% Эльги у Газпромбанка (МОЕХ: GZPR) за 45 млрд рублей, консолидировав 100% проекта.

«А-Проперти» планирует в 2021 году довести мощность Эльгинского месторождения до 18 млн тонн угля в год, а к 2023 году увеличить добычу угля на месторождении до 45 млн тонн в год (в 2019 году – 4,3 млн тонн), вложив в проект 130 млрд рублей.

Группа компаний «Колмар» – российский холдинг, объединяющий угледобывающие предприятия, трейдинговые и логистические компании, образующие единый цикл добычи, обогащения и отгрузки коксующегося и энергетического угля, добываемого на месторождениях Нерюнгринского района Якутии. «Колмар групп» на 70% принадлежит Анне Цивилевой, еще 30% – у ООО «Волга Групп» Геннадия Тимченко.

В сентябре группа «Колмар» ввела в Якутии первую очередь крупнейшей в России шахты «Инаглинская» и обогатительной фабрики «Инаглинская-2» мощностью по 6 млн тонн коксующегося угля в год каждая с последующим увеличением мощностей до 12 млн тонн. В эти объекты в настоящее время вложено 20 млрд рублей. Ввод в эксплуатацию второй очереди намечен на 2022 год, выход на производственную мощность – в 2023 году.

ПРАЙМ; 2020.12.22; РЖД ВИДЯТ РОСТ СПРОСА НА БИЛЕТЫ В НОВОГОДНИЕ ПРАЗДНИКИ НА 31%

РЖД за предыдущую неделю отмечают рост спроса на билеты в поезда дальнего следования в период новогодних праздников на треть по сравнению с предыдущим годом

и уже назначили 537 дополнительных составов, сообщил замгендиректора компании Дмитрий Пегов.

«С 14 по 20 декабря количество приобретенных проездных документов на новогодние праздники увеличилось на 31% по сравнению с аналогичным периодом 2019 года», – пишет во вторник корпоративная газета РЖД «Гудок» с ссылкой на Пегова.

Это, уточняет издание, связано с увеличением количества российских туристов, которые из-за ограничений вылетов к традиционным местам отдыха за рубежом намереваются провести новогодние каникулы в стране.

«Дмитрий Пегов рассказал, что на период новогодних и рождественских каникул компания «РЖД» уже назначила 537 дополнительных поездов», – добавляет газета.

В начале ноября в **пресс-службе** Федеральной пассажирской компании (ФПК, «дочка» РЖД) РИА Новости сообщали, что холдинг видит спрос на билеты в новогодние каникулы и назначит более 190 доппоездов. РЖД в конце ноября сообщили о готовности увеличить число таких составов до 700 вслед за спросом. В начале декабря в **пресс-службе** компании РИА Новости сообщили, что холдинг увеличил их количество до более 400.

По словам Пегова, на которые ссылается «Гудок», в период новогодних праздников особо востребованы туристические поезда. При этом ОАО «РЖД», назначая новые маршруты, намерено постоянно отслеживать ситуацию, гибко реагируя на очень быстро изменяющуюся ситуацию. Например, ранее пассажиры хотели поехать на новогодние каникулы в Санкт-Петербург, однако местными властями из-за ситуации с коронавирусом был введен ряд ограничений в городе, и это заметно снизило привлекательность города для туристов в Новый год. По данным Северо-Западного регионального отделения Российского союза туристической индустрии, около 95% новогодних туров в Санкт-Петербурге аннулированы.

В связи с этим, отметил Пегов, вырос туристический пассажиропоток по другим направлениям, где таких строгих ограничений нет, и в наибольшей степени – в Казань, Чебоксары, Белгород, Курск, Старый Оскол, Брянск, Смоленск, Ижевск и Самара.

<https://1prime.ru/business/20201222/832650120.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.12.22; РАПОТА: ПРОЕКТ ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ МАГИСТРАЛИ ПЕТЕРБУРГ-ГАМБУРГ НЕОБХОДИМ

Потенциальные партнеры признали необходимость проекта высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) Санкт-Петербург – Гамбург через Белоруссию, это дает надежду, что он будет реализован, сообщил в интервью РИА Новости государственный секретарь Союзного государства Григорий Рапота.

«Мы продолжали прорабатывать идею строительства высокоскоростной магистрали Санкт-Петербург – Гамбург. Промежуточный результат сводится к тому, что все потенциальные партнеры признали важность и необходимость такого проекта. А это немало. Теперь дело за реализацией», – сказал Рапота.

«Понимание необходимости этого проекта есть, и это дает надежду, что он будет реализован», – подчеркнул он.

Часть общего замысла

По словам госсекретаря Союзного государства, тема строительства ВСМ «принимается в **РЖД**». «У них есть свои большие перспективные направления – Восток-Запад, Китай-Европа. Наш проект может стать как раз частью этого общего замысла», – считает Рапота. Он сообщил, что по этому проекту «есть понимание» у правительства РФ, у правительства Белоруссии, на экспертном уровне и в бизнес-сообществе в Германии и в Польше. «Поэтому надо все привести в движение, основанное на четкой организационной структуре. Сейчас занимаемся этим», – отметил Рапота.

Госсекретарь Союзного государства указал, что для реализации проекта ВСМ нужны политическая воля и организационные мероприятия. «Мы не встречаем какого-то сопротивления. Есть инерционность мышления, вполне естественная для тех, для кого эта идея нова, они должны ее осмыслить, понять преимущества», – пояснил он.

Особенности проекта

Стоимость проекта оценивается в 40 миллиардов евро, протяженность ВСМ планируется в 2480 километров, ее особенность заключается в том, что она не только пассажирская, но и грузовая. «В этом тоже заложен определенный технологический вызов. Наш бизнес крайне заинтересован: это и доставка грузов, и производство ж/д подвижного состава, и развитие туризма», – отметил Рапота.

Он также сообщил, что основными акционерами в этом проекте должны быть частные бизнес-структуры. «Они могут быть и с государственным капиталом, но при этом должны быть самостоятельными акционерными обществами. Получается так, что это будет европейский проект с регистрацией в одной из стран Европы. И эта корпорация должна дальше руководить проектом, а государство им помогать», – пояснил Рапота.

<https://ria.ru/20201222/magistral-1590414872.html>

ТАСС; 2020.12.22; РОССИЯ ПОСТАВИЛА КУБЕ СЕМЬ ЛОКОМОТИВОВ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Российские представители передали во вторник Кубе семь локомотивов в рамках контракта между машиностроительной компанией «Синара – Транспортные машины» (СТМ) и кубинской транспортной компанией Tradex. На церемонии, прошедшей в одном из терминалов порта Гаваны, присутствовали посол России на Кубе Андрей Гуськов, торговый представитель РФ в республике Александр Богатырь, министр транспорта Кубы Эдуардо Родригес, а также представители сотрудничающих компаний, передает корреспондент ТАСС с места событий.

«К сожалению, это единственная поставка локомотивов в уходящем году, но мы уверены, что следующий год будет более плодотворным, поскольку согласно контракту на Кубу должны быть отправлены в общей сложности 75 локомотивов, – рассказал ТАСС торговый представитель России в Гаване Александр Богатырь. – У нас серьезные планы развития сотрудничества в сфере железных дорог, не только у компании «Синара – Транспортные машины», но и у других предприятий».

По мнению министра транспорта Кубы Эдуардо Родригеса, поставки в рамках контракта помогают развитию железнодорожной отрасли Кубы в целом. «Прибытие этих локомотивов на Кубу позволит железнодорожной отрасли лучше справиться с транспортными проблемами в следующем году. Мы видим в этом проекте пример надлежащего выстраивания коммуникации [между партнерами], и результатом является надежная работа на Кубе 53 ранее полученных локомотивов», – заявил он ТАСС.

Сотрудничество в сфере железных дорог

Россия активно развивает взаимодействие с Кубой в железнодорожном секторе. В 2017 году «РЖД интернешнл» (дочерняя компания РЖД) и Союз железных дорог Кубы подписали соглашение по проекту восстановления и модернизации инфраструктуры железных дорог на острове. В качестве возможных источников финансирования называются кредиты российских банков и средства специального счета, на который идут платежи в погашение долга Гаваны перед Москвой. Кубинская сторона также должна полностью освободить «РЖД Интернешнл» и ее российских субподрядчиков, зарегистрированных на Кубе, от всех налогов, сборов и пошлин.

Машиностроительная компания «Синара – Транспортные машины» реализует на Кубе проекты стоимостью почти в 200 млн евро. Она поставляет в карибскую страну локомотивы и рельсовые автобусы, ведет работу по модернизации локомотиворемонтного депо в Гаване, обучает кубинских железнодорожников.

<https://tass.ru/ekonomika/10329287>

РБК; 2020.12.22; ГЛАВА «СИБУГЛЕМЕТ» ПРЕДЛОЖИЛ РЖД ОТДАТЬ ПРИОРИТЕТ КОКСУЮЩЕМУСЯ УГЛЮ

«Сибуглемет» предложит правительству и РЖД отдать приоритет в железнодорожных перевозках на экспорт коксующемуся углю. Если бы не было ограничений, компания могла бы увеличить экспорт на 10–15%, говорит ее гендиректор

«Сибуглемет» предлагает отдать приоритет в перевозках на экспорт коксующемуся углю. Об этом гендиректор компании Андрей Кобяков рассказал в интервью РБК. Соответствующие предложения он планирует направить в правительство и РЖД.

«Мы считаем, что распределение квот должно быть более справедливо: коксующиеся угли должны иметь больший приоритет при распределении квот, чем энергетические угли. Чем больше продукции коксующихся углей с более высокой добавленной стоимостью, тем выгоднее стране», – сказал глава компании.

Кобяков рассчитывает, что РЖД согласятся с таким предложением, так как это принесет компании больше доходов – при перевозке коксующегося угля более высокий тариф, чем при поставках энергетического. РБК направил запрос представителю РЖД. Перевозки всех видов угля принесли компании 52 млрд руб. убытка в 2019 году. Она планировала уравнивать тарифы на перевозку разных видов угля: с 2021 года монополия рассчитывает поднять стоимость поставок антрацита до уровня коксующегося угля, а с 2022-го – повысить и стоимость поставок энергетического до этого уровня.

Объем квот по вывозу угля на востребованном восточном направлении устанавливается в соответствии с ежемесячным планом отгрузок, согласно договоренности между РЖД и администрацией Кемеровской области. Всего в восточном направлении в этом году, согласно их договоренностям, должно быть вывезено не менее 53 млн т угля на экспорт.

По словам Кобякова, «Сибуглемет» теряет экспортную выручку из-за ограничений РЖД. «В этом году мы могли бы вывезти на экспорт больше угля, чем удалось в силу ограничений квотами, на 10–15%, – сказал он. – Пришлось перераспределять на другие рынки. Мы разруливаем ситуацию с большим трудом: находим партнеров – другие угольные компании и портовые компании, которые дают свои провозные возможности, чтобы дополнительно вывезти наш уголь».

Дефицит провозных мощностей в восточном направлении остается одной из главных проблем РЖД, сдерживающих рост погрузки, поскольку в Азии находятся основные рынки сбыта металлов, удобрений, угля и зерна. РЖД еще в 2013 году взяли за программу модернизации и расшивки узких мест БАМа и Транссиба стоимостью 562,4 млрд руб., однако сроки ее постоянно сдвигаются. Производители угля давно жалуются, что компания согласовывает максимум 50% заявок по поставкам в этом направлении. Взамен РЖД предлагают своим клиентам скидки на доставку грузов в порты юга и северо-запада. Но цены на уголь в Европе значительно ниже, чем в Азии, поэтому компании не считают такие скидки достойной альтернативой.

<https://www.rbc.ru/business/22/12/2020/5fe0c78b9a7947a4131869cf>

КОММЕРСАНТЪ; 2020.12.22; РЖД ПЕРЕСМОТРЕЛИ ИНВЕСТИЦИИ В СТРОИТЕЛЬСТВО ТПУ НА ПЕРМИ II

ОАО «Российские железные дороги» на 50 % пересмотрели объем инвестиций на реализацию всех проектов, находящихся в работе, в том числе на создание транспортно-пересадочного узла (ТПУ) Пермь II. Об этом сообщает Business Class со ссылкой на **министерство транспорта** Пермского края. Такое решение компания приняла в связи со сложной экономической ситуацией в стране. Вернуться к ранее согласованным объемам финансирования ТПУ Пермь II в РЖД планируют после стабилизации экономической

обстановки. При улучшении финансового состояния компании планируется пересмотреть параметры финансирования объекта.

Напомним, в 2018 году депутаты регионального заксобрания поддержали инициативу краевых властей о выкупе имущественного комплекса у РЖД за счет бюджетных средств. На эти цели было выделено 800 млн руб. После этого краевые власти и РЖД подписали соглашение, закрепляющее целевое назначение этих денег на строительство транспортно-пересадочного узла Пермь II. Проект предполагает строительство автобусного вокзала и благоустройство окружающей территории, эти работы оценены в 2,5 млрд руб. Кроме того, запланированы реконструкция железнодорожного вокзала и развитие путевого комплекса, расходы на эту часть проекта будут рассчитываться отдельно. Построить ТПУ планируется к 2023 году.

<https://www.kommersant.ru/doc/4626115>

ИНТЕРФАКС; 2020.12.22; РОСМОРПОРТ ВЫСТУПАЕТ ЗА ПРИНЯТИЕ ЗАКОНОПРОЕКТА, ОПРЕДЕЛЯЮЩЕГО ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ИНВЕСТОРОВ В ПОРТОВОЙ ОТРАСЛИ

Глава ФГУП «Росморпорт» Андрей Лаврищев положительно оценивает законопроект, регулирующий обязательства государства и инвесторов морских портов.

«В моём понимании это абсолютно нормальный законопроект, который надо принимать. Безусловно, я разделяю некоторую озабоченность, но то, как сейчас реализуются инвестиционные проекты в морской отрасли, (показывает, что – ИФ) они требуют более серьезного отношения. Поэтому требования гарантий исполнения обязательств вполне резонные и ничего в этом особенного нет», – сообщил журналистам Лаврищев.

По его словам, примером таких соглашений может стать подписанный контракт по строительству порта Суходол на Дальнем Востоке. «В этом году мы почти закончили дноуглубление в Суходоле и непременно ждём, что в октябре (2021 года – ИФ) он должен начать работу, чтобы наши инвестиции были возвращены. По Суходолу у нас есть соглашение на период строительства, примерно соответствующее законопроекту. Банковская гарантия выдана нам на все наши инвестиции на дноуглубление, расписан грузооборот на первые пять лет работы порта, поэтому это образцово-показательное соглашение», – отметил глава «Росморпорта».

Как сообщалось, в декабре правительство внесло в Госдуму законопроект, который обязует частных инвесторов при инвестициях в портовую инфраструктуру представлять органам власти инвестиционную декларацию, на ее основе будут заключаться соглашения о создании объектов инфраструктуры морского порта.

Согласование инвестиционной декларации также будет являться основанием для включения мероприятий по созданию объектов инфраструктуры морского порта в комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ).

Устанавливается, что инвесторами создания объектов инфраструктуры морского порта могут быть ИП, юридические лица, государственные корпорации, государственные компании, региональные власти. Минтранс утверждает содержание инвестиционной декларации и порядок ее согласования. На основании инвестиционной декларации между инвестором, Росморречфлотом и администрацией региона, на территории которого планируется реализация проекта, заключается соглашение о создании объектов инфраструктуры.

В соглашении прописываются обязательства инвестора, в частности – обеспечить перевалку грузов в объеме не менее заявленного в согласованной инвестиционной декларации. Также указано, что инвестор должен предоставить финансовое обеспечение исполнения соглашения о создании объектов инфраструктуры на сумму, «соразмерную» вкладу государства или инвестпрограммы ОАО «РЖД» либо Росавтодора в проект.

В случае, если инвестор является резидентом особой экономической зоны, зоны территориального развития, территории опережающего социально-экономического развития или свободных портов Владивосток, Республики Крым и города федерального значения Севастополя либо если с ним заключено концессионное соглашение или соглашение о государственно-частном партнерстве, заключение соглашения не требуется. Предполагается, что закон вступит в силу через 180 дней после его официального опубликования.

Ранее сообщалось, что указанные в законопроекте новые условия по «соразмерному» вкладу инвесторов в портовую инфраструктуру могут стать проблемой для крупных проектов. Также вопросы бизнеса вызвала норма об обязательствах по объемам перевалки грузов, так как она зависит от рыночной конъюнктуры, может измениться и потребовать перепрофилирования мощностей.

ИНТЕРФАКС; 2020.12.22; ПЕРМСКИЙ КРАЙ В 2021 Г ИЗУЧИТ ВОЗМОЖНОСТЬ УГЛУБЛЕНИЯ КАМЫ ДЛЯ ОРГАНИЗАЦИИ СУДОХОДСТВА

Власти Пермского края планируют в следующем году исследовать перспективы углубления дна Камы для организации судоходства, сообщила замминистра природных ресурсов, лесного хозяйства и экологии Пермского края Марина Трунина на совещании с лесопромышленниками региона во вторник.

По ее словам, летом текущего года краевые власти обсудили с федеральными органами вопрос о дноуглубительных работах на Каме для организации судоходства на участке Соликамск-Бондюг. «Было рекомендовано провести научно-исследовательскую работу по оценке дноуглубительных работ на гидрологический режим. В связи с этим в краевом бюджете 2021 года заложено 7,4 млн рублей на проведение такой работы», – сказала Трунина, отметив, что если будет получено положительное заключение, то власти приступят к проведению дноуглубительных работ.

Глава региона Дмитрий Махонин на заседании отметил, что сумма финансирования таких работ будет определена позже, а проект может быть реализован в рамках государственно-частного партнерства.

Ранее со ссылкой на публикацию «РБК-Пермь» сообщалось, что в Пермском крае планируют уменьшить нагрузку на автодороги и прорабатывают вопрос переноса перевозки крупных грузов на железную дорогу и реку. Речной транспорт в перспективе можно использовать не только для транспортировки леса, но и полезных ископаемых (щебня, песка и так далее), считают региональные власти.

«Я прошу министерство транспорта (Пермского края – ИФ) вместе с министерством лесного хозяйства (Пермского края – ИФ) проработать вопрос потенциала. Мы передали большие лесосеки в аренду, если у нас, как мне говорят, есть потенциал порядка миллиона кубометров леса в год, то надо думать о расширении и углублении русла Камы. Это позволит облегчить деятельность хозяйствующих субъектов. Это важный и принципиальный проект, который может быть реализован не за один год. Мы должны комплексно к нему подойти, чтобы просить соответствующее федеральное софинансирование на развитие речного транспорта», – говорил Махонин.

Кроме того, в ноябре министерство транспорта Пермского края, Корпорация развития Пермского края и АО «Холдинговая компания «Ак Барс» (МОЕХ: АКВР) (Татарстан) подписали трехстороннее соглашение о сотрудничестве в воссоздании судостроительного комплекса в регионе. В частности, соглашение предусматривает развитие системы водного транспорта, увеличение пассажирских и грузовых речных перевозок, реализацию проектов по судостроению на территории региона. В крае планируется развивать судоремонтные работы, проектирование и создание научно-исследовательских и опытно-конструкторских разработок в сфере судостроения.

ИНТЕРФАКС; 2020.12.22; ПРОЕКТИРОВЩИК НИЖЕГОРОДСКОГО ГИДРОУЗЛА НЕ СМОГ ОСПОРИТЬ РАСТОРЖЕНИЕ С НИМ КОНТРАКТА

Арбитражный суд г. Москвы отказал ООО «Техтрансстрой» (Самара) в удовлетворении требования признать незаконным решение ФБУ «Администрация Волжского бассейна внутренних водных путей» (Нижний Новгород) о расторжении в одностороннем порядке госконтракта с компанией на разработку проектной документации по строительству Нижегородского низконапорного гидроузла, следует из материалов электронной картотеки арбитражных дел.

Контракт с «Техтрансстрой» на разработку этой проектной документации был заключен в мае 2017 года по итогам конкурса. Победителю необходимо было разработать проектную документацию (включая сметную документацию), а также представить результаты дополнительных инженерных изысканий. Все работы по госконтракту, в том числе получение положительных заключений госэкспертизы, первоначально должны были быть завершены до 25 декабря 2018 года.

По первому этапу проектно-сметная документация, разработанная «Техтрансстрой», получила положительные заключения Главгосэкспертизы. При проведении госэкспертизы в отношении проектно-сметной документации 2-го этапа Главгосэкспертиза выявила недостатки и выдала отрицательные заключения в июне 2020 года. Отрицательные заключения содержат 117 существенных замечаний по проектно-сметной документации, подтверждающих ее несоответствие нормативным требованиям. На основании контракта «Техтрансстрой» было направлено требование в срок до 10 августа 2020 года устранить недостатки, выявленные Главгосэкспертизой, но оно не было исполнено.

В решении суда указывается, что «Техтрансстрой» при исполнении контракта нарушил сроки, установленные его календарным планом. Также он взял на себя обязательства разработать проектную документацию, согласно которой стоимость Нижегородского низконапорного гидроузла не должна превышать 43,462 млрд рублей. При разработке проекта истец отступил от условий техзадания и разработал проектную документацию со стоимостью гидроузла в 60,795 млрд рублей.

Также отмечается, что застройщик или заказчик могут использовать проектную документацию только в случае получения положительного заключения государственной экспертизы. В результате ФБУ «Администрация Волжского бассейна внутренних водных путей» в августе 2020 года уведомило «Техтрансстрой» о принятом в одностороннем порядке решении отказаться от услуг проектировщика.

В сентябре этого года сообщалось, что Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот) расторгло контракт с компанией «Техтрансстрой».

Цена контракта составляла 962 млн 499,907 тыс. рублей (при начальной цене 1,25 млрд рублей), стоимость исполненных подрядчиком обязательств – 1 млрд 66,683 млн рублей, фактически было оплачено 761 млн 287,2 тыс. рублей.

Нижегородский низконапорный гидроузел планировалось сдать в эксплуатацию к навигации 2021 года, но сроки сдвигаются. Средства, запланированные на строительство, уже перераспределялись на другие расходы. Уже озвучивался срок сдачи объекта – 2024 год. Однако Росморречфлот летом текущего года не исключал увеличения стоимости строительства в связи с переносом сроков далее, за 2024 год.

Строительство низконапорной плотины ниже проблемного Городецкого гидроузла планируется с целью сохранения сквозного судоходства по Волге. Плотина является альтернативой подъему Чебоксарского водохранилища до отметки 68 метров. Правительство РФ сочло нецелесообразным подъем уровня Чебоксарского водохранилища.

Однако, согласование проекта Нижегородского низконапорного гидроузла пока затягивают местные власти, которые, опираясь на мнение экспертов, считают более целесообразным для решения проблемы судоходства Волги в районе г.Городца

строительство третьей нитки шлюзов Городецкого гидроузла, чем создание нового Нижегородского гидроузла.

ИНТЕРФАКС; 2020.12.22; СУД НАЗНАЧИЛ КОНКУРСНОГО УПРАВЛЯЮЩЕГО МУРМАНСКОГО МОРСКОГО ПАРОХОДСТВА

Арбитражный суд Мурманской области утвердил конкурсного управляющего АО «Мурманское морское пароходство» (МОЕХ: MUSH) (ММП, признано банкротом), следует из определения суда.

Конкурсным управляющим назначена Светлана Судья (член СРО «Ассоциация арбитражных управляющих «Паритет»).

При этом кредиторы ММП ранее утвердили для назначения на этот пост кандидатуру члена Ассоциации СРО «Меркурий» Александра Баскакова.

Арбитражный суд Мурманской области 6 октября признал ММП банкротом и открыл в отношении пароходства конкурсное производство сроком на 6 месяцев.

Ранее, в марте 2020 года, Арбитражный суд Мурманской области ввел процедуру наблюдения в отношении ММП. Заявление первоначально подавало ООО «Белокаменка» (основание – задолженность в размере 1,242 млн рублей), затем его процессуальным правопреемником стало ООО «Урал логистика». В числе заявителей в деле о банкротстве пароходства более 90 юридических лиц.

ММП испытывает трудности с финансированием с тех пор, как в 2018 году в портах разных стран были арестованы несколько его судов. У компании были проблемы с выплатой заработной платы. В 2019 году ММП четыре раза сменило гендиректора.

СКР расследует уголовные дела по ч.2 ст.201 УК РФ (злоупотребление полномочиями, повлекшее тяжкие последствия) и ч.4 ст.159 УК РФ (мошенничество, совершенное в особо крупном размере) в отношении учредителя ММП Николая Куликова.

Кроме того, Октябрьский районный суд Мурманска рассматривает уголовное дело о невыплате зарплаты и уклонении от налогов в отношении одного из бывших директоров ММП Алексея Глазунова. До этого суд оштрафовал на 200 тыс. рублей бывшего (с октября 2017 года по февраль 2019 года) гендиректора ММП Александра Брынцева по уголовному делу о невыплате почти 2,9 млн рублей заработной платы.

По данным следствия, суммарный объем долгов по зарплате сотрудникам ММП превышал 150 млн рублей. Благодаря принятым мерам долги погашены в полном объеме.

На собрании акционеров пароходства 29 сентября 2020 года был избран полностью новый состав совета директоров из 7 человек.

ММП обеспечивает основную долю грузоперевозок под российским флагом в российском секторе Арктики. Согласно списку аффилированных лиц компании, 29,99% акций владеет Куликов, 57,66% – принадлежащее ему ООО «Арктические технологии» (Москва). Пакет в 2,12% находится у принадлежащего также Куликову ООО «Финансирование и развитие морского судоходства».

REGNUM; 2020.12.22; В АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ НАЧНУТ ПРОЕКТИРОВАТЬ СУДА ЛЕДОВОГО КЛАССА

Архангельские компании займутся проектировкой судов ледового класса для пассажирских перевозок. Об этом ИА REGNUM сообщили в **пресс-службе** регионального правительства.

Предварительная работа правительством региона совместно с **Федеральным агентством морского и речного транспорта** уже проведена: выполнены предпроектные работы и техническое задание, есть четкое понимание, какие именно суда требуются.

Средства будут выделены в рамках государственной программы «Развитие транспортной системы», соответствующие изменения решением областного правительства внесены и в региональную программу.

«Участие в программе льготного лизинга позволит сэкономить бюджетные средства и улучшить транспортную доступность в Поморье, – заявил губернатор региона Александр Цыбульский. – Поэтому важно вовремя выполнить все проектировочные работы и приступить к строительству».

Напомним, что ежегодно областное правительство субсидирует для жителей островных территорий Архангельска водные пассажирские перевозки на сумму более 100 млн рублей.

<https://regnum.ru/news/3147912.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.12.22; АВИАВЛАСТИ РФ ДОГОВОРИЛИСЬ ОБ УПРОЩЕННОЙ ВАЛИДАЦИИ АВИАТЕХНИКИ ДЛЯ ЭКСПОРТА В МЕКСИКУ

Росавиация и Федеральное агентство гражданской авиации министерства связи и транспорта Мексики подписали соглашение о сотрудничестве в области летной годности. Соглашение нацелено «на создание благоприятных условий для упрощенного порядка одобрения (валидации) типовой конструкции российской гражданской авиационной техники, экспортируемой в Мексику», сообщает Росавиация. Речь идет, в том числе, о вертолетах «Ансат» и Ми-171А2.

«Ансат» – легкий двухдвигательный многоцелевой вертолет, серийное производство которого развернуто на «Казанском вертолетном заводе» (входит в «Вертолеты России» госкорпорации «Ростех»). Может использоваться для перевозки грузов и пассажиров (до 7 человек).

Как сообщалось, первый «Ансат» был поставлен в Мексику в мае этого года. Российский оператор «Русские вертолетные системы» передал машину для эксплуатации в течение двух лет местной компании Craft Aviation Center.

Ми-171А2 – многоцелевой вертолет среднего класса, разработан «МВЗ им. М.Л.Миля» (также входит в «Ростех»), является развитием семейства Ми-8. Может выполнять поисково-спасательные, медицинские, транспортные операции, тушить пожары или перевозить пассажиров.

Первым зарубежным эксплуатантом Ми-171А2 стал Казахстан. Кроме того, сертификат вертолета валидирован авиавластями Индии и Колумбии. «Вертолеты России» сообщали о планах валидировать его также в Китае, Бразилии, Мексике, Перу.

ИНТЕРФАКС; 2020.12.22; БОЛЕЕ 80% РОССИЙСКИХ ПИЛОТОВ-ВЫПУСКНИКОВ НЕ СМОГЛИ ТРУДОУСТРОИТЬСЯ В 2020 Г ИЗ-ЗА СПАДА АВИАПЕРЕВОЗОК

Более 80% пилотов-выпускников российских учебных заведений гражданской авиации не смогли трудоустроиться в 2020 году из-за спада перевозок. Такие данные озвучила **начальник управления государственной службы и кадров Росавиации Наталья Крупина** на заседании общественного совета ведомства.

«В связи со значительным спадом коммерческих авиаперевозок из-за пандемии авиакомпания сократили прием на работу выпускников. Показатель трудоустройства по специальности выпускников-пилотов, который в предыдущие годы составлял от 70% до 80%, уменьшился в 2020 году до 17%», – говорится в сообщении Росавиации со ссылкой на доклад Крупиной.

В целом, по ее данным, по программам высшего и среднего профессионального образования в учебных заведениях гражданской авиации обучается около 26 тыс. человек. Крупина также отметила недостаточное финансирование образовательных программ, в том числе выполнения летной практики и мероприятий по поддержанию летной годности учебных воздушных судов, а также низкий уровень зарплат летно-инструкторского и инженерно-технического персонала.

По итогам формирования бюджета на 2021-2023 годы Росавиации выделены бюджетные ассигнования «только на реализацию программ высшего образования, но, к сожалению, не в полном объеме», отметил начальник управления летной эксплуатации Росавиации Максим Костылев.

<https://otr-online.ru/news/rossiyskie-aviakompanii-ne-smogli-trudoustroit-bolee-80-pilotov-vypusknikov-169820.html>

ПРАЙМ; 2020.12.22; РЕШЕНИЕ О ДОПСУБСИДИЯХ АЭРОПОРТАМ ПРИМУТ ПО ИТОГАМ РАБОТЫ ОТРАСЛИ ЗА 2020 Г – МИНТРАНС РФ

Решение о дополнительных COVID-субсидиях российским аэропортам будет принято по итогам работы авиаотрасли за 2020 год, сообщили РИА Новости в **пресс-службе Минтранса РФ**.

«Решение будет принято по итогам работы авиатранспортной отрасли за текущий год в рамках исполнения перечня поручений президента Российской Федерации от 7 июня 2020 года», – ответили в **Минтрансе** на вопрос о предоставлении российским аэропортам дополнительных субсидий в связи с коронавирусом и о дальнейшем продлении программы субсидирования.

Глава кабмина **Михаил Мишустин** неделю назад сообщил, что подписал постановление о продлении программы поддержки аэропортов и авиакомпаний, которые пострадали от мер по коронавирусу. Первоначально меры поддержки были рассчитаны лишь на самые тяжелые месяцы снижения полетов – с февраля по июль, теперь авиаперевозчики смогут рассчитывать на частичную компенсацию своих потерь в период с августа по ноябрь. Эти субсидии будут выплачиваться из уже выделенных ранее средств.

На поддержку российской авиаотрасли в связи с пандемией коронавируса было предусмотрено 36,1 миллиарда рублей. В эту сумму входили 23,4 миллиарда рублей субсидий авиакомпаниям на возмещение части расходов за потери из-за коронавируса, 10,9 миллиарда рублей субсидий аэропортам, 1,5 миллиарда рублей на возмещение расходов авиакомпаний за вывоз российских граждан из-за рубежа, 0,3 миллиарда рублей на авиаперевозки в Калининград по спецтарифам. Позже правительство снизило объем COVID-субсидий авиакомпаниям до 20,95 миллиарда рублей.

Росавиация в середине декабря сообщала, что в начале будущего года разработает предложения по дополнительным мерам поддержки авиапредприятий.

Авиакомпании могут потратить субсидии на зарплаты персоналу (не менее 60% от общего объема субсидии), лизинговые платежи (не более 30% от общего объема), оплату стоянки самолетов (не более 10% от общего объема), а также на операционную деятельность и содержание имущества. Аэропорты смогут направить господдержку на выплату зарплат сотрудникам (кроме руководства и членов совета директоров), содержание зданий, ремонт оборудования и транспорта.

ТАСС; 2020.12.22; МИНТРАНС ПРИЗНАЛ БЕЗОПАСНОСТЬ СПОРНОГО ЖК «ФИЛАТОВ ЛУГ» ДЛЯ ПОЛЕТОВ ИЗ АЭРОПОРТА ВНУКОВО

Построенные корпуса жилого комплекса «Филатов луг» в Новой Москве не мешают безопасности полетов из аэропорта Внуково. Об этом сообщила директор департамента государственной политики в области гражданской авиации **Минтранса России** Светлана Петрова в ответ на запрос одной из дольщиц жилого комплекса (копия документа имеется в распоряжении ТАСС).

«Требуемое качество радиолокационной информации для обеспечения безопасного обслуживания воздушного движения в районе аэродрома Москва (Внуково) в настоящее время обеспечено», – говорится в письме.

В частности, чтобы устранить влияние жилого комплекса «Филатов луг» на безопасность полетов из Внуково, Госкорпорация по организации воздушного движения ввела в

эксплуатацию аэродромный радиолокационный комплекс «Лира А-10». Кроме того, аэропорт Внуково издал извещение, в котором говорится об увеличении высоты пролета препятствий при заходе самолетов на посадку.

В письме Петрова указывает, что для полного устранения влияния ЖК на работу радиолокационного комплекса на позиции «Зименки» Госкорпорация по ОрВД построит и введет в эксплуатацию новый радиолокатор на этой позиции.

О ситуации вокруг ЖК «Филатов луг»

Судебные разбирательства вокруг ЖК «Филатов луг» в Новой Москве начались в 2019 году и продолжаются до сих пор. Так, в 2019 году Росавиация попыталась отозвать выданное компании «Бизнес групп» (дочерняя компания застройщика объекта ГК «Инград») согласование на строительство, однако Арбитражный суд Московской области признал недействительным аннулирование соглашения.

Кроме того, летом 2019 года иск в Мосгорсуд к «Бизнес групп» относительно ЖК «Филатов луг» подал заместитель московского прокурора по надзору за исполнением законов на воздушном и водном транспорте. Суд частично удовлетворил требования прокуратуры и запретил застройщику превышать высотные отметки, указанные в решении суда, а также заключать договоры на жилые объекты, рекламировать ЖК «Филатов луг» и проводить в Росреестре любые регистрационные действия с жильем в ЖК. Запрет заключать и регистрировать сделки в ЖК действует и сегодня.

ЖК «Филатов луг» строится в деревне Картмазово в Новой Москве с конца 2017 года. Как отмечали ТАСС в **пресс-службе** ГК «Инград», в настоящее время полностью построены четыре корпуса ЖК «Филатов луг». Их строительство завершили еще в октябре 2019 года, застройщик также благоустроил территорию, построил и укомплектовал мебелью и оборудованием детский сад.

<https://tass.ru/nedvizhimost/10319589>

Сообщения по событию:

- [РИА Новости # Недвижимость \(realty.ria.ru\), Москва, 22 декабря 2020, Безопасность полетов над ЖК «Филатов луг» обеспечит специальный комплекс](#)

ТАСС; 2020.12.22; ТРУТНЕВ СООБЩИЛ, ЧТО РЕШЕНИЯ ПО ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ АВИАКОМПАНИИ БУДЕТ ПРИНИМАТЬ КАБМИН

Право принятия решений по создаваемой на базе «Авроры» дальневосточной авиакомпании будет за правительством РФ в лице Минвостокразвития. Об этом во вторник на форуме «ДФО 2020» сообщил **вице-премьер** – полномочный представитель **президента РФ** в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) Юрий Трутнев.

«Мы договорились о некотором балансе, что никто не будет обладать контрольным пакетом. При этом, так сказать, право золотой акции, право принятия каких-то наиболее важных решений мы оставим за правительством Российской Федерации в лице скорее всего Министерства по развитию Дальнего Востока», – сказал он.

Вице-премьер уточнил, что сейчас идет разговор о выкупе необходимой доли компании «Аврора» Сахалинской областью, а затем каждая территория войдет своим блокирующим пакетом.

Трутнев также отметил, что эффект от создания дальневосточной авиакомпании ощутится через 1,5 года.

«Думаю, что если говорить о реальной отдаче новой компании, реального ощущения, что что-то меняется, нам придется говорить о том, что это, наверное, где-то плюс полтора года к нашей с вами беседе», – сказал Трутнев.

Он добавил, что авиапарк создаваемой на базе «Авроры» дальневосточной компании будет состоять из отечественных судов. «Мы должны добиться того, чтобы на Дальнем Востоке появился один крупный оператор, который может выступить заказчиком на приобретение отечественных судов, и у нас еще будет немало проблем с Министерством

промышленности о том, какие суда нам нужны, в какие сроки. Потому что мы настроены на приобретение именно только российского парка», – сказал Трутнев.

Ранее глава Минвостокразвития Алексей Чекунов сообщил, что авиакомпания будет создана до 1 февраля 2021 года.

<https://tass.ru/ekonomika/10319609>

ПРАЙМ; 2020.12.22; ОАК ПРОДОЛЖАЕТ СОТРУДНИЧАТЬ С ЗАРУБЕЖНЫМИ ПАРТНЕРАМИ

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) не получала уведомлений о прекращении сотрудничества от своих зарубежных партнеров, сообщили РИА Новости в **пресс-службе** корпорации, комментируя новый санкционный список США.

«Из опубликованной информации следует, что американским компаниям необходимо получать лицензии на сотрудничество с предприятиями из списка. Мы не получали уведомлений о прекращении сотрудничества от наших зарубежных партнеров. Реализация наших авиационных программ продолжается», – отметили в ОАК.

Минторг США в понедельник опубликовал список из 103 компаний из России и Китая, связанных с вооруженными силами, к ним применят ограничения на экспорт. Список включает 45 российских предприятий и 58 компаний из КНР.

В ОАК подчеркнули, что при разработке и производстве военных самолетов давно не используют иностранные комплектующие, а по развитию гражданских продуктов идет плановая работа с использованием отечественных систем нового поколения.

«Продолжается работа над созданием SSJ-NEW. Совершил первый полет самолет MC-21 с отечественными двигателями ПД-14. На прошедшей неделе, поднялся в воздух Ил-114-300, состоящий полностью из отечественных комплектующих», – сказали в корпорации.

В новый санкционный список включена сама ОАК, а также ряд ее предприятий – компании «Туполев», «Сухой», РСК «МиГ», Гражданские самолеты Сухого, корпорация «Иркут».

https://1prime.ru/state_regulation/20201222/832651031.html

ТАСС; 2020.12.22; СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО ТЕРМИНАЛА НАЧАЛОСЬ В НОВОМ УРЕНГОЕ В РАМКАХ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА

Строительство нового терминала крупнейшего в Ямало-Ненецком автономном округе (ЯНАО) аэропорта Нового Уренгоя началось в понедельник в рамках концессионного соглашения между правительством Ямала и УК «Аэропорты регионов». Это первый в РФ проект модернизации аэропортовой инфраструктуры по концессии, сообщили в **пресс-службе** регионального правительства.

«Реконструкция аэропорта в Новом Уренгое ведется в рамках концессионного соглашения между правительством Ямала и УК «Аэропорты регионов», заключенного в 2018 году. Это первый в стране проект модернизации аэропортовой инфраструктуры в рамках концессии», – говорится в сообщении.

Как отметил губернатор Ямала Дмитрий Артюхов, терминал будет открыт через два года. «Современный, большой, с пропускной способностью в несколько раз больше, чем действующий [терминал], с перспективой перехода в международный формат. Это новый уровень комфорта и безопасности пассажиров. Несмотря на трудности этого года, мы дали старт строительству», – приводит **пресс-служба** слова Артюхова.

Генеральным подрядчиком строительства нового пассажирского терминала аэропорта Новый Уренгой с объектами сопутствующей и инженерной инфраструктуры в результате проведенного конкурса выбрана турецкая компания ООО «Лимакаррашстрой».

Новый терминал аэропорта Нового Уренгоя планируется ввести в эксплуатацию в 2022 году. Терминал площадью 18 тыс. кв. м будет оснащен тремя телескопическими трапами и 12 стойками регистрации. Его пропускная способность составит 840 пассажиров в час и

1,45 млн пассажиров в год. Мастер-план развития аэропорта предусматривает возможность в будущем увеличить площадь терминала и создать сектор для обслуживания международных рейсов.

<https://tass.ru/ekonomika/10324305>

РИА НОВОСТИ; 2020.12.22; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВЫДЕЛИЛО СРЕДСТВА НА МОДЕРНИЗАЦИЮ АЭРОПОРТА В НОВОМ УРЕНГОЕ

Правительство РФ выделит до 3,73 миллиарда рублей на модернизацию аэропорта в Новом Уренгое, сообщила **пресс-служба** кабинета министров.

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин подписал распоряжение, согласно которому Фонд развития Дальнего Востока и Арктики сможет дополнительно профинансировать приоритетные инвестиционные проекты в Мурманской области и Ямало-Ненецком автономном округе.

«В ЯНАО будет модернизирован аэропорт Новый Уренгой. Планируется, в частности, построить новый аэровокзал площадью 19,6 тысячи квадратных метров и реконструировать взлётно-посадочные полосы. Согласно распоряжению на эти цели должно быть направлено до 3,73 миллиарда рублей», – говорится в сообщении.

Дополнительные инвестиции в Мурманской области поступят на развитие Ковдорского горно-обогатительного комбината, производящего железорудный, апатитовый и бадделеитовый концентраты. Как отмечает кабмин, это позволит нарастить мощности фабрики до 19,5 миллиона тонн руды в год с 14,5 миллиона, а также создать более 500 рабочих мест. «На это мероприятие будет выделено не более двух миллиардов рублей», – отмечает правительство.

Фонд развития Дальнего Востока и Арктики – государственный институт, созданный для привлечения инвестиций в промышленность и инфраструктуру. Он предоставляет бизнесу долгосрочные льготные кредиты, самостоятельно финансирует важные проекты, а также занимается консультационной поддержкой предпринимателей.

По мнению кабмина, подписанное распоряжение даст импульс к росту приоритетных отраслей экономики, повысит уровень занятости в регионах и простимулирует социально-экономическое развитие Заполярья.

<https://ria.ru/20201222/aeroport-1590321572.html>

REGNUM; 2020.12.22; ЛОУКОСТЕР «ПОБЕДА» ВОЗОБНОВИТ ГРУЗОПАССАЖИРСКИЕ РЕЙСЫ В ГЕРМАНИЮ И СЛОВАКИЮ

Авиакомпания «Победа» возобновит грузопассажирские рейсы в Германию и Словакию, следует из сообщения московского аэропорта «Внуково».

«Авиакомпания «Победа» в конце декабря открывает полетную программу из международного аэропорта «Внуково» в Германию и Словакию», – говорится в сообщении.

Так, 26 декабря по субботам будет выполняться рейс из Москвы («Внуково») в Кельн, с 27 декабря по воскресеньям – в Берлин, а с 28 января 2021 года по четвергам – в Братиславу.

Выполняться будут грузопассажирские рейсы, на которые «допускаются определенные категории граждан, которым, в условиях ограничений, введенных из-за коронавируса, разрешен въезд на территорию принимающей стороны», уточнили в аэропорту.

Как сообщало ИА REGNUM, ранее **Росавиация** направила уведомления российским авиаперевозчикам о приостановке выполнения рейсов между Россией и Великобританией. Отметим, что после обнаружения в Великобритании новой разновидности коронавирусной инфекции уже целый ряд стран приостановил авиасообщение с Соединенным Королевством. Об аналогичном решении сегодня объявила и российская сторона.

<https://regnum.ru/news/3147950.html>

ПРАЙМ; 2020.12.22; «ПОБЕДА» В 2021 Г СНИЗИТ РАСХОДЫ НА ВРАЧЕБНО-ЛЕТНУЮ ЭКСПЕРТНУЮ КОМИССИЮ НА 20 МЛН РУБ

Лоукостер «Победа» (входит в группу «Аэрофлот») в 2021 году сократит расходы на врачебно-летную экспертную комиссию (ВЛЭК) на 20 миллионов рублей, сообщила представитель компании РИА Новости.

«Победа» и Европейский медицинский центр (ЕМС) ранее подписали договор о проведении ВЛЭК для пилотов авиакомпании. Лоукостер отмечает, что это уникальное партнерство для российского рынка: клиника ЕМС прошла необходимую сертификацию и сможет обеспечить экипажам «Победы» высочайшее качество современной диагностики и лечения. Пилоты «Победы» начнут проходить ВЛЭК в Европейском медицинском центре с января 2021 года.

«Партнерство с ЕМС поможет «Победе» уже в следующем году оптимизировать расходы на ВЛЭК минимум на 20 миллионов рублей. Выгода в перспективе будет значительно выше, так как реально качественная диагностика и первоклассные специалисты абсолютно точно позволят продлить летное долголетие пилотов, сократятся затраты на оплату больничных листов и рабочего времени, выделявшегося по-старинке на 6 дней ВЛЭК в год», – сказала представитель.

«Для нас это важнейший прорыв: экипажи теперь будут проходить ВЛЭК не просто у лучших в стране специалистов высочайшей квалификации, но и в очень комфортных условиях клиники с самым современным оборудованием. Одним из результатов нашего партнерства станет сокращение времени прохождения ВЛЭК при обязательном повышении качества диагностики. Мы гордимся тем, что пилоты «Победы» будут получать высококлассное медицинское обеспечение, потому что здоровье наших летных экипажей – залог безопасности и эффективности нашей авиакомпании», – привели в пресс-службе слова гендиректора «Победы» Андрея Калмыкова.

ТАСС; 2020.12.22; ПЕРВЫЙ ГРУЗОВОЙ ТЕРМИНАЛ ОТКРЫЛСЯ В АЭРОПОРТУ ГОРНО-АЛТАЙСКА

Первый грузовой терминал для транспортировки товаров по всей России открылся в аэропорту Горно-Алтайска. Вложения компании «Астэх Карго» в создание склада вместимостью до трех тонн грузов в сутки составили около 10 млн рублей, сообщил ТАСС во вторник директор аэропорта Сергей Круглов.

«В республике [Горный Алтай] никогда не было – ни в советское время, ни сейчас – аэропорта, оборудованного грузовой службой, поэтому это проба рынка. В здании [аэропорта] у нас это помещение было, мы его сдали в аренду. Они (компания – прим. ТАСС) провели там ремонт, приобрели досмотровую технику. На это ушло порядка 10 млн рублей», – сказал Круглов.

Он пояснил, что на реализацию проекта – от идеи до запуска терминала – ушло около двух лет. Терминал сможет отправлять преимущественно небольшие партии товаров местных производителей, в частности, алтайские травяные сборы и продукцию сельского хозяйства.

Как сообщается на сайте Министерства регионального развития республики, терминал был открыт компанией «Астэх Карго». Первым авиационным грузом, прибывшим в аэропорт Горно-Алтайска на рейсе авиакомпании «Победа», стали полторы тонны специальной защитной одежды для медиков, борющихся с COVID-19. В ближайшее время в регион ожидаются поставки вакцины от коронавируса.

Аэропорт Горно-Алтайска – главные воздушные ворота Республики Алтай. Он начал работу после 20 лет простоя в 2011 году после реконструкции и удлинения взлетно-посадочной полосы. В реконструкцию аэропорта было вложено более 1 млрд рублей. Власти Республики Алтай неоднократно называли аэропорт важным объектом для

развития туризма, который является одной из основных отраслей экономики региона. Ежегодно на Алтай приезжает более 2 млн туристов.

<https://tass.ru/sibir-news/10322165>

ТАСС; 2020.12.22; СУД ОТКЛОНИЛ ИСК БАНКА «РОССИЯ» О БАНКРОТСТВЕ UTAIR

Арбитражный суд Ханты-Мансийского автономного округа отклонил иск банка «Россия» о банкротстве Utair и утвердил три мировых соглашения перевозчика с его контрагентами – «Юган-Юнион кард», «Интер» и «Флеш лайт капитал». Об этом сообщил во вторник судья Юрий Щепелин.

19 ноября 2020 года Арбитражный суд ХМАО отложил на 22 декабря заседание по делу о банкротстве авиакомпании Utair по ходатайству банка «Россия», который сослался на ситуацию с коронавирусом и необходимость ознакомиться с материалами дела.

«Суд определил заявление АО «Банк» Россия» о признании несостоятельным (банкротом) ПАО «Авиакомпания «Ютэйр» оставить без рассмотрения. Возвратить АО «Банк» Россия» из федерального бюджета государственную пошлину в размере 6 тыс. рублей», – сказал судья.

Также он сообщил, что суд утвердил мировые соглашения Utair с тремя ее контрагентами – «Юган-Юнион кард», «Интер» и «Флеш лайт капитал». «Суд определил утвердить мировые соглашения. Производство по делу о банкротстве ПАО «Авиакомпания «Ютэйр» по заявлениям «Юган-Юнион кард», «Интер» и «Флеш лайт капитал» прекратить», – сказал судья.

28 сентября 2020 года Арбитражный суд ХМАО утвердил мировое соглашение между Utair и ее кредитором «Юган-Юнион кард» и отказал в банкротстве авиакомпании «Финпорт» (правопреемник компании «Гидпромэнергострой»). Кроме того, суд произвел две процессуальные замены – сначала банк «Русь» на банк «Оренбург», затем «Оренбург» на банк «Россия». Согласно определению суда, права требования к Utair по двум синдицированным кредитам на общую сумму около 139 млн рублей «Оренбург» в марте 2020 года уступил банку «Россия». Дату рассмотрения заявления нового кредитора суд еще не назначил.

Как сообщалось со ссылкой на данные «Российского аукционного дома», в середине декабря 2020 года банк «Россия» выкупил долг Utair перед Сбербанком в 5,87 млрд рублей. Сумма сделки составила 1,24 млрд рублей, банк «Россия» был единственным претендентом. Всего Utair в 2015 году приобрела два синдицированных кредита у банков, один на почти 19 млрд рублей, второй – на 23,7 млрд рублей. Банк «Россия» перекупил права требования по первому кредиту на более 4 млрд рублей по основному долгу (в том числе основной долг в более чем 3 млрд рублей) и по второму – на более 1,7 млрд рублей (основной долг также составил чуть более 1,7 млрд рублей).

О деле по банкротству Utair

Четыре контрагента АК Utair – «Юган-Юнион кард», «Гидпромэнергострой», «Интер» и «Флеш лайт капитал» – 19 и 20 марта 2019 года подали иски о банкротстве авиакомпании на общую сумму около 1,5 млн рублей. Тогда суд отказал компаниям «Флеш лайт капитал», «Юган-Юнион кард» и «Интер» в признании авиакомпании банкротом в связи с уплатой им долга. В августе 2019 года оренбургский ипотечный коммерческий банк «Русь» подал заявление о вступлении в дело о банкротстве авиакомпании, сумма требований составила 4,9 млн рублей.

Utair – четвертая по величине авиакомпания в России после группы «Аэрофлот», S7 и «Уральских авиалиний», в 2019 году она перевезла более 7,7 млн человек. Как сообщил перевозчик, чистый убыток авиакомпании по РСБУ за 9 месяцев 2020 года оставил 1,3 млрд рублей против 1 млрд руб. чистой прибыли за аналогичный период прошлого года из-за пандемии коронавируса. Крупнейшие акционеры – созданная структурами

«Сургутнефтегаза» компания «АК-инвест» (50,1%), Ханты-Мансийский автономный округ (38,8%) и Тюменская область (8,4%).

Компания испытывает финансовые трудности уже несколько лет: в 2015 году она перевела все свои долги в два синдицированных кредита – на 18,9 млрд рублей с погашением в 2022 году и на 23,7 млрд с погашением в 2027 году. Сейчас объем задолженности по первому кредиту снижен до 15,4 млрд рублей. Кроме того, Utair привлекла кредит Сбербанка на 17,4 млрд рублей с погашением в 2020 году.

В декабре 2018 года авиакомпания не смогла заплатить проценты в размере 1 млрд рублей по кредиту на 15,4 млрд руб. В начале февраля «дочка» авиаперевозчика «Финанс-авиа» допустила техдефолт по одному из выпусков облигаций на 187 млн рублей, но позже выплатила купон. Впоследствии авиакомпания просила кредиторов списать 31,4 млрд рублей долга, но это предложение не устроило банки. Кроме того, в середине апреля того же года «Финанс-авиа» предложила держателям облигаций отложить выплаты основной части долга по ценным бумагам на тот же срок – 35 лет.

<https://tass.ru/ural-news/10324371>

КОММЕРСАНТЬ ПРИЛОЖЕНИЕ; 2020.12.23; ДРУЖЕЛЮБНАЯ СРЕДА; КАК РАЗВИВАЕТСЯ PET-FRIENDLY КУЛЬТУРА

Потребность владельцев питомцев на посещение с ними различных заведений только начинает набирать силу. В Москве есть около 500 мест для выгула домашних животных, примерно 30 специальных площадок и десятки pet-friendly заведений. Развивается pet-friendly культура и в регионах. Забронировать отель путешественнику с собакой может быть сложно, обустроенных площадок и боксов с пакетами для уборки за питомцами все еще не хватает. Но, несмотря на это, многие бизнесы уже сегодня разворачиваются лицом к владельцам домашних животных, предоставляя возможность брать их с собой в общественные места.

В конце 2019 года Михаил Галин, владелец кота Виктора, ставшего настоящим мемом, всколыхнул интернет своей историей перевозки пушистого любимца из Москвы во Владивосток. Спорная ситуация, из-за которой авиакомпания исключила пассажира из программы лояльности и заблокировала его бонусный счет, имела громкий общественный резонанс. А условиям авиаперевозок домашних животных стали уделять повышенное внимание. Бизнес при этом не остается в стороне и сам инициирует улучшения.

В авиакомпании S7 Airlines отмечают, что понимают: пассажирам важна возможность комфортно путешествовать вместе со своими питомцами, поэтому здесь работают над совершенствованием сервиса. Так, с марта 2020 года вступили в силу изменения в правила перевозки животных на борту рейсов S7 Airlines: пассажиры могут взять с собой в салон питомцев весом не более 10 кг в контейнере высотой не более 20 см или в мягкой сумке-переноске не больше 55x40x25 см. В декабре 2020 года S7 Airlines вводит новую услугу для путешественников с животными: питомца (собаку, кошку или птицу) теперь можно также перевозить на соседнем кресле, купив ему отдельный билет. При этом в салоне может лететь, как и ранее, не более двух питомцев.

Для перевозки на соседнем кресле у S7 Airlines действует ряд ограничений. Так, питомец должен быть обязательно размещен в жестком контейнере габаритами не более 55x40x40 см, контейнер должен быть закреплен на кресле специальными ремнями. Максимальный вес животного вместе с контейнером не должен превышать 23 кг. Контейнер с питомцем должен размещаться на месте около окна. Животное должно оставаться в контейнере в течение всего полета.

«Многие без колебаний назовут питомцев полноправными членами семьи. Поэтому, когда наши пассажиры отправляются в близкие и дальние приключения, они думают о том, чтобы взять с собой в путешествие пушистых и преданных друзей», – рассказывает представитель «Уральских авиалиний». По его словам, компания стремится помогать в

этом клиентам и перевозит даже упитанных питомцев, которые не проходят весовые ограничения в других авиакомпаниях. Так, раньше у пассажиров «Уральских авиалиний» была возможность путешествовать с домашними животными, вес которых не превышал 8 кг. «Они летали с питомцами в салоне самолета и размещали их в небольшой переноске под сиденьем на протяжении всего полета. Но это означало, что хозяевам, чьи животные весят больше, приходилось отказывать себе в путешествиях», – отмечают в компании.

В результате в «Уральских авиалиниях» добавили возможность летать с питомцами весом до 15 кг, фактически сделав их своими пассажирами. Теперь у домашних животных есть возможность летать в таком же кресле, как у других путешественников, на которое можно поставить переноску и видеть своего хозяина на протяжении всего полета. «Мы получили огромный позитивный отклик от пассажиров. Они путешествовали по стране и писали нам в социальных сетях слова благодарности за новую возможность. Кажется, эта новость сплотила нас и сделала ближе к пассажирам: они делятся советами, впечатлениями от перелетов вместе со своими пушистыми питомцами и, конечно, надеются на то, что скоро наступит день, когда все авиакомпании решатся на то, чтобы перевозить крупных питомцев», – говорят в «Уральских авиалиниях».

<https://www.kommersant.ru/doc/4614465>

КОММЕРСАНТЪ КАЗАНЬ; КИРИЛЛ АНТОНОВ; 2020.12.22; ПЕРЕДАЙТЕ ДЕНЕГ НА ПОЛЕТ; РОСАВИАЦИЯ СОКРАТИЛА ЧИСЛО СУБСИДИРУЕМЫХ МАРШРУТОВ ИЗ ТАТАРСТАНА

Число авиарейсов из Татарстана, которые будут субсидироваться из федерального бюджета, в 2021 году сократится почти на треть. Так, поддержку получают 12 маршрутов республиканской компании «ЮВТ Аэро», а также еще 10 направлений из Казани и Нижнекамска («Азимут», Utair, S7 и другие). В то же время **Росавиация** на будущий год не одобрила рейс татарстанского перевозчика из Бугульмы и часть маршрутов из Казани. В «ЮВТ Аэро» рассчитывают, что смогут увеличить число субсидируемых рейсов в течение года. Эксперты заявляют, что сокращение маршрутов, учитывая кризис и пандемию, для Татарстана не будет таким заметным.

Росавиация включила в программу субсидирования региональных воздушных перевозок на 2021 год 22 маршрута из Татарстана. В их числе 12 рейсов республиканской авиакомпании «ЮВТ Аэро». Это направления из Казани в Астрахань, Барнаул, Волгоград, Воронеж, Махачкалу, Нижний Новгород, Омск, Самару, Челябинск, Ярославль, Кемерово и Пермь. Рейсы на 30,5% будут финансироваться из бюджета Татарстана. Еще столько же собираются выделить из своих бюджетов регионы, куда будут осуществляться полеты. Остальная часть выплат ляжет на федеральный бюджет. Все перечисленные рейсы финансировались по этой программе в 2020 году (субсидии за полеты в Астрахань и Воронеж вместо «ЮВТ Аэро» выплачивали другим перевозчикам).

Поддержку государства получают еще семь рейсов из Казани: ранее выполнявшиеся полеты в Брянск и Калугу, а также новый рейс в Архангельск (авиакомпания «Руслайн»). Как и год назад, за счет госсредств будет финансироваться рейс из Казани в Ростов-на-Дону (компания «Азимут»). Впервые в программу включены рейсы Utair из Казани в Липецк и Тюмень и Костромского авиапредприятия – до Костромы. Стоит отметить, что Татарстан согласился финансировать только рейсы в Брянск, Калугу и Ростов-на-Дону.

Из аэропорта «Бегешево» в программу региональных перевозок **Росавиация** включила, как и годом ранее, три рейса. Это маршрут Новосибирск – Нижнекамск компании S7, а также рейсы «Азимута» до Краснодара и Ростова-на-Дону. Все полеты будут софинансироваться республикой (до Краснодара в размере 61%, в остальные города – по 30,5%).

Впервые в 2021 году в программу не были включены рейсы из Бугульмы, которая выполняла «ЮВТ Аэро». Их республика софинансировала на 50%. В частности, в

прошлом году по данной программе «ЮВТ Аэро» летала в Новый Уренгой, Ноябрьск, Нижневартовск, Сургут и Усинск. Сейчас на сайте «ЮВТ Аэро» билеты на 2021 год продаются только до Нового Уренгоя.

«ЮВТ Аэро» получит также субсидии по маршрутам в других регионах. В программе оказалось шесть рейсов татарстанского перевозчика: из Челябинска в Красноярск, Волгоград и Омск, а также Нижний Новгород – Астрахань, Пермь – Волгоград, Самара – Омск. Вместе с тем общее число субсидируемых маршрутов авиакомпании, по подсчетам “Ъ”, снизилось с 24 до 18 (без учета рейсов, которые могли быть добавлены в программу в течение года).

Напомним, «ЮВТ Аэро» (аббревиатура расшифровывается как «Юго-Восток Татарстана») существует на рынке российских авиаперевозок с 2015 года. Перевозчик базируется в аэропортах Бугульмы и Казани. «ЮВТ Аэро» стала третьей авиакомпанией, созданной по инициативе властей Татарстана. Прежние два перевозчика – «Татарстан» и «Ак Барс Аэро» – были признаны банкротами в связи с убытками. АО «ЮВТ Аэро» по итогам 2019 года, по данным kartoteka.ru, получило выручку в размере 2 млрд руб. (на уровне предыдущего года), чистая прибыль составила 603 млн руб. (годом ранее – 124,9 млн руб.).

Правительство Татарстана пока не опубликовало порядок распределения субсидий, определяющий размеры дотаций авиакомпании. В текущем году республика примерно на треть увеличила субсидирование авиакомпаний по федеральной программе региональных перевозок. Согласно постановлению правительства республики, принятому в марте, поддержка была выделена на 509 млн руб. по 26 направлениям. Более 75% этих средств предназначались для «ЮВТ Аэро». А всего по Татарстану было 30 маршрутов, которые субсидировали в том числе другие регионы.

Генеральный директор татарстанского перевозчика Петр Трубаев сообщил “Ъ”, что «ЮВТ Аэро» подавала все заявки на рейсы из Бугульмы и Казани, но их «не одобрили». «Приоритет был отдан компаниям, эксплуатирующим отечественную технику», – пояснил он («ЮВТ Аэро» летает на канадских 50-местных CRJ-200). Господин Трубаев считает, что для компании «ничего страшного» не будет: «У нас пойдут другие маршруты. Есть и новые маршруты, которые получили субсидии. Подобная ситуация была в 2016 году, тогда тоже маловато рейсов дали, однако к концу года мы получили еще рейсы», – сказал он. Господин Трубаев добавил, что весной загрузка рейсов авиакомпании составляла около 30%, сейчас – 55-60%. «Пока так держимся, у нас же субсидируемые рейсы», – заключил гендиректор.

«Для „ЮВТ Аэро“ мы не видим существенных рисков. Речи о полном прекращении поддержки рейсов не идет. К тому же компания, например, готовится запустить новый маршрут из Казани в Воронеж, и часть расходов на себя здесь берут уже воронежские власти», – говорит главный аналитик группы компаний «Алор» Алексей Антонов. Он не исключает, что **Росавиация** могла решить сократить объем финансирования на 2021 год, то есть «перекинуть часть средств в другой регион». «Из-за того, что бюджет Татарстана недосчитается в этом году большого процента поступлений от налогов из-за пандемии, очевидно, что сокращение числа субсидий перевозчикам – это меньшее из трудностей», – полагает он.

Господин Антонов добавляет, что «изначальная цель такого субсидирования – улучшение транспортной доступности российских регионов, при этом большая часть субсидий приходится на маршруты, соединяющие Сочи и Симферополь с крупными российскими городами, также сюда относится поддержка авиасообщения на Крайнем Севере». «Поддержание авиасообщения внутри конкретных регионов, таких как Татарстан, может быть сокращено. Однако снижение числа субсидируемых перевозок с 30 до 22 не такое заметное. Субсидирование будет выполнять ключевые цели по поддержанию сообщения между городами региона и развития внутреннего туризма», – заключает аналитик.

<https://www.kommersant.ru/doc/4626779>

РБК; ИНТЕРВЬЮ ВИЦЕ-ПРЕМЬЕРА ЮРИЯ БОРИСОВА; 2020.12.22; «ПРЕЗИДЕНТА, КОНЕЧНО, ПРИШЛОСЬ ПОДКЛЮЧАТЬ»

– По каким критериям определялось, кому списывать долги, а кому нет?

– Среди основных должников – ОАК, ОСК, Уралвагонзавод (УВЗ), ГК «НПЦ им. М.В. Хруничева» и РКК «Энергия». Критерии чисто экономические. Если долг к ЕВITDA у предприятия больше шести – докапитализация, если в диапазоне от трех до шести – реструктуризация. Комиссия под моим руководством начала работать в январе. В июле я доложил президенту, что основные цели достигнуты. По крайней мере, вопрос со списанием 350 млрд был решен. Причем не волонтаристски, а по итогу серьезных обсуждений.

Главная задача была не просто погасить долги, а понять, что будет дальше. Каждое предприятие, претендовавшее на списание или реструктуризацию, представило программу финансового оздоровления, которая детально обсуждалась. Наша задача заключалась в том, чтобы не просто оздоровить, а увидеть будущее, чтобы предприятие через два-три года снова не пришлось просить денег. Это была разовая акция. Повторения не будет.

– А как банки на это согласились? Президента пришлось подключать?

– Не скрою, конечно, пришлось. Все это рождалось очень тяжело. Пророком быть не надо: банкир заинтересован в получении гарантированного дохода. Но они ведь тоже люди здравомыслящие. Оздоровление предприятий формирует и их будущую экономику. Компании встают на ноги, расширяют возможности присутствия на рынке. У них появляются свободные средства, они создают новую продукцию, увеличивают свой товароборот, получают прибыль, привлекают больше средств с рынка, чтобы реализовывать свои планы.

– По поводу тех предприятий, которые вы перечислили, – ОАК, УВЗ, НПЦ им. Хруничева – какой сейчас у них долг?

– Задача была в том, чтобы долг к ЕВITDA был меньше трех. Где-то мы этого достигли, где-то мы понимаем, когда и на каком периоде достигнем, – все сразу сделать невозможно. По отдельным предприятиям показатель «долг к ЕВITDA» был просто неприличным, исчислялся двузначными цифрами. А сегодня это в пределах разумного – от трех до шести и ниже трех.

– Какие компании были самыми неприличными?

– ОАК, ей больше всего досталось. И у нее самая плохая экономика была. Но это комплексная проблема авиации как таковой, особенно гражданской части. Давайте вспомним судьбу знакового проекта МС-21, который начинали делать до санкций в широкой кооперации с зарубежными партнерами. Но потом нам отказали в поставках композитных материалов для крыла. При уже заключенных контрактах и взятых на себя обязательствах. **Президент России** недавно назвал это хамством. И это действительно хамство. Мы вроде и в ВТО, и играем вроде по всем правилам. А нам говорят: слушайте, мы вам не будем композиты поставлять. Как это понимать? Конечно, это серьезно усугубляет ситуацию. Нам пришлось серьезные ресурсы тратить на импортозамещение, потому что другого пути нет. Мы же не можем жить постоянно под указкой – то продадим, то не продадим... Так нельзя.

– К слову, об МС-21. Специалисты критикуют двигатель ПД-14 для этого самолета – якобы он на полтонны тяжелее двигателя Pratt & Whitney. Получается, что на самолет дополнительно по тонне – это ведь убьет всю экономику. Или у вас другое мнение на этот счет?

– Откуда у вас эти странные данные? Они не соответствуют действительности. Для двигателей иностранного производства и российского ПД-14 было сформулировано

одинаковое техническое задание с большим набором параметров, не только по массе. По данным ОДК, двигатель ПД-14 соответствует всем заявленным характеристикам. А 15 декабря МС-21 успешно совершил первый полет с отечественным ПД-14.

– Правда ли, что после того, как запчасти «Сухого» американского производства уходят на замену, они не возвращаются из-за санкций? Как будет решаться эта проблема?

– С момента введения санкций против России мы не сидели сложа руки и, разумеется, понимали, что нужно уходить от импортозависимости в проекте SSJ100. Что бы ни делали наши «партнеры», мы справимся и SSJ100 не только продолжит летать, но и станет локомотивом внутренней региональной авиации, которую мы намерены возрождать и развивать. Сегодня SSJ100 эксплуатируют 11 российских и четыре зарубежных перевозчика. Самолеты SSJ100 обслуживаются, постепенно выходят на хороший уровень эксплуатационной надежности и эффективности. Основные усилия производителя самолетов сосредоточены на совершенствовании системы ППО – это очень важный фактор успеха всего проекта. За последнее время в этом направлении достигнут определенный прогресс. Исправность парка постепенно растет. Между российскими производителями самолета и зарубежными компаниями-партнерами противоречий нет, но политика отдельных правительств затрудняет работу, не скрою.

<https://www.rbc.ru/interview/society/21/12/2020/5fdc8e669a7947043ec1fe49>

РБК; 2020.12.22; КАССАЦИЯ ОТКАЗАЛА В ВЫПЛАТАХ РОДСТВЕННИКАМ ЖЕРТВ АВИАКАТАСТРОФЫ ПОД СОЧИ

Второй кассационный суд оставил без изменения решение об отказе в выплате страхового возмещения в размере 2,1 миллиарда рублей родственникам жертв авиакатастрофы Ту-154, произошедшей под Сочи в 2016 году, сообщает РАПСИ.

Пострадавшие и их адвокаты требовали возмещения морального вреда и недоплаченные страховые выплаты. Суд посчитал, что Минобороны и страховое общество «Согаз» выполнили свои обязательства несмотря на то, что моральный вред не возмещался, а в семьях погибших родились дети, не получившие вообще никаких выплат. Решение обжалуют в надзорной инстанции Верховного суда. Также жалобу подадут в ЕСПЧ.

Весной 2019 года Мещанский суд Москвы отклонил иски о возмещении родственниками погибших в авиакатастрофе Ту-154, сообщил РБК.

Исковые требования к страховой компании «Согаз», перестраховщику MSAmLin Лондон и государственной авиакомпания «223 летный отряд» министерства обороны РФ, состоящей в гражданском реестре, были направлены родственниками 79 человек, погибших в результате авиакатастрофы. Истцы требовали взыскания с ответчиков более 2 млрд рублей из-за недоплаченной страховой выплаты, причинения материального и морального вреда.

Как сообщал ранее РБК Краснодар, самолет Минобороны Ту-154, следовавший в сирийскую провинцию Латакия, упал 25 декабря 2016 года после взлета из аэропорта Адлера. На его борту были 92 человека, в том числе артисты и музыканты ансамбля имени Александрова, Елизавета Глинка и журналисты российских телеканалов. Никто из находившихся в самолете не выжил. В конце мая 2017 года российское оборонное ведомство заявило, что причиной крушения Ту-154 стало нарушение пространственной ориентировки командира самолета.

<https://kuban.rbc.ru/krasnodar/freenews/5fe1d80e9a7947f5fd6cbf98>

[Вернуться в оглавление](#)