



## Ежедневный мониторинг СМИ

29 ДЕКАБРЯ 2020

### СОДЕРЖАНИЕ

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.12.29; ДЕНЬГИ УЧТЕНЫ В РАСПИСАНИИ; СУБСИДИИ АВИАКОМПАНИЯМ РАСПРЕДЕЛЯТ ПО ОБНОВЛЕННОМУ СПИСКУ.....	3
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.12.29; ЦКАД ДА ЦКАД КРУГОМ; ДВИЖЕНИЕ ПО БОЛЬШЕЙ ЧАСТИ КОЛЬЦЕВОЙ ПУСТИЛИ, ОСТАВИВ РЯД РАЗВЯЗОК НА ПОТОМ.....	3
КОММЕРСАНТЬ FM; 2020.12.28; ЦКАД ОТКРЫВАЕТСЯ ПО ЧАСТЯМ; ПОМОГУТ ЛИ НОВЫЕ УЧАСТКИ ДОРОГИ РАЗГРУЗИТЬ ДРУГИЕ ТРАССЫ .....	5
КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2020.12.29; ВЭБ ОТГРУЖАЕТ ИНВЕСТИЦИИ; ГОСКОРПОРАЦИЯ ВОШЛА В КАПИТАЛ ПЛАТФОРМЫ DELIVER .....	6
ИЗВЕСТИЯ; ЛЮБОВЬ ЛЕЖНЕВА, МАКСИМ ХОДЫКИН; 2020.12.29; РЕШИ И СОКРАЩАЙ: КАК КАБМИН ОПТИМИЗИРУЕТ 45 МИНИСТЕРСТВ И ВЕДОМСТВ; ПОД УПРАЗДНЕНИЕ ПОПАДУТ 74 ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ И 37 ЗАМОВ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОРГАНОВ .....	7
ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА МОТРЕНКО, ЕЛЕНА СИДОРЕНКО; 2020..12.29; «БУКВАЛЬНО СМЫЛО С ПАЛУБЫ»: В БАРЕНЦЕВОМ МОРЕ ЗАТОНУЛО СУДНО С МОРЯКАМИ; ДВА ЧЕЛОВЕКА СПАСЕНЫ, ОДИН МОРЯК НАЙДЕН МЕРТВЫМ, ПОИСКИ ЕЩЕ 16 ЧЕЛОВЕК ПРОДОЛЖАЮТСЯ.....	8
ВЕДОМОСТИ; АНДРЕЙ РАЗУМОВСКИЙ; 2020.12.29; ХОД УГЛЕМ: ЛАТВИЯ ЗАПЛАТИТ ЗА ПРЕСЛЕДОВАНИЯ РУССКИХ ЖУРНАЛИСТОВ; ВНЕШТАТНЫХ СОТРУДНИКОВ СМИ РОССИИ ПОДВЕРГАЮТ РЕПРЕССИЯМ.....	10
1 КАНАЛ; ДМИТРИЙ КОЧЕТКОВ; 2020.12.28 21:25; ОТКРЫТЫ СРАЗУ НЕСКОЛЬКО УЧАСТКОВ ЦЕНТРАЛЬНОЙ КОЛЬЦЕВОЙ АВТОДОРОГИ ВОКРУГ МОСКВЫ .....	11
РОССИЯ 1; 2020.12.28 21:15; ИЗ-ЗА БЛИЗОСТИ К АЭРОПОРТУ ВНУКОВО СУДЬБА КВАРТАЛА ПОВИСЛА В ВОЗДУХЕ. ВЕСТИ В 20:00 .....	13
РОССИЯ 24; 2020.12.28 12:40; СИНОПТИКИ РАССКАЗАЛИ, ПОЧЕМУ ОБЛЕДЕНЕНИЕ ПРИВОДИТ К БЫСТРОЙ ГИБЕЛИ СУДОВ.....	13
ТЕЛЕКАНАЛ МОСКВА 24, 28.12.2020 21:33; МЦД: ГОД ДОСТУПА .....	13
1 КАНАЛ; 2020.12.27 22:22; БОЛЕЕ 10 ТЫСЯЧ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ ЗАПУЩЕНО В РОССИИ В 2020 ГОДУ, НЕСМОТРЯ НА ПАНДЕМИЮ .....	18
1 КАНАЛ; 2020.12.27 12:07; БОЛЕЕ 172 МЛРД РУБЛЕЙ В ТЕЧЕНИЕ ТРЕХ ЛЕТ ПОЛУЧАТ НА РАЗВИТИЕ ДОРОГ РОССИЙСКИЕ РЕГИОНЫ.....	19
EASTRUSSIA; 2020.12.28; ВСЕХ ПОВЕСТЕЙ ПРИЧАЛЬНЕЕ НА СВЕТЕ!.....	19
ИНТЕРФАКС; 2020.12.28; КРУГЛОГОДИЧНАЯ КОММЕРЧЕСКАЯ НАВИГАЦИЯ ПО СМП СТАНЕТ ВОЗМОЖНА ТОЛЬКО С ПОЯВЛЕНИЕМ ЛЕДОКОЛОВ «ЛИДЕР» – МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ .....	23
ИНТЕРФАКС; 2020.12.28; СРОК ПОДГОТОВКИ ТЭО КОНТЕЙНЕРНОГО ОПЕРАТОРА ДЛЯ ТРАНЗИТА ГРУЗОВ ПО СМП СДВИГАЕТСЯ НА I КВ. 2021Г – МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ .....	23
ТАСС; 2020.12.29; СПЕЦИАЛИСТЫ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ БОЛЕЕ 100 КМ ДОРОГ В ПРИМОРЬЕ В 2020 ГОДУ .....	24

---

ТАСС; 2020.12.28; НА ТРАССЕ «ТАВРИДА» В КРЫМУ НАЧАТО СОЗДАНИЕ ПРИДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ .....	25
ТАСС; 2020.12.28; В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАКЛЮЧИЛИ НОВЫЙ КОНТРАКТ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ ДОРОГИ НА ОСТРОВЕ ОЛЬХОН .....	25
КОММЕРСАНТЪ ЕКАТЕРИНБУРГ; 2020.12.28; 2020-Й НЕ СТАЛ ГОДОМ ОБМАНУТЫХ ОЖИДАНИЙ; С МАРТА СВЖД РЕШАЛА ДЛЯ ЭКОНОМИКИ КЛЮЧЕВУЮ ЗАДАЧУ: УДЕРЖАТЬ ПАДАЮЩЕЕ, ПОДДЕРЖАТЬ РАСТУЩЕЕ .....	26
ТАСС; 2020.12.28; РЖД ПОДПИСАЛИ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ СОГЛАШЕНИЕ О РЕАЛИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ РАБОТ В СЕРБИИ .....	27
ТАСС; 2020.12.28; КЖД В 2021 ГОДУ ПЛАНИРУЕТ ВДВОЕ УВЕЛИЧИТЬ ОБЪЕМ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК – КОМПАНИЯ.....	28
ТАСС; 2020.12.28; В КРЫМУ ПЛАНИРУЮТ УВЕЛИЧИТЬ КОЛИЧЕСТВО ПРИГОРОДНЫХ ПОЕЗДОВ .....	29
ТАСС; 2020.12.28; СКОРОСТНОЙ ЭЛЕКТРОПОЕЗД «ЛАСТОЧКА» ВЫШЕЛ В ПЕРВЫЙ РЕЙС МЕЖДУ ПЕТЕРБУРГОМ И ТИХВИНОМ.....	29
ТАСС; 2020.12.28; ФПК ЗАПУСТИЛА ПРЯМОЙ ПОЕЗД ИЗ МОСКВЫ В МУРМАНСКИЕ АПАТИТЫ ДО ГОРНОЛЫЖНОГО КУОРТА.....	30
ПРАЙМ; 2020.12.28; МИШУСТИН ПОРУЧИЛ ПОДПИСАТЬ ОТ ИМЕНИ РФ КОНВЕНЦИЮ ПО МОРСКИМ СРЕДСТВАМ НАВИГАЦИИ .....	30
ПРАЙМ; 2020.12.28; АПЕЛЛЯЦИЯ ЕЩЕ УМЕНЬШИЛА ВЗЫСКАНИЕ С «ОТКРЫТОГО ПОРТА НАХОДКА» В ПОЛЬЗУ «СУММЫ» .....	31
ТАСС; 2020.12.28; НА МЕСТЕ РАЗЛИВА В ПРИМОРЬЕ СОБРАЛИ БОЛЕЕ 1,3 ТОННЫ НЕФТЕСОДЕРЖАЩЕЙ ВОДНОЙ ЭМУЛЬСИИ .....	31
ТАСС; 2020.12.28; РОСРЕЕСТР ПЛАНИРУЕТ УПРОСТИТЬ РЕГИСТРАЦИЮ ЧАСТНЫХ ДОМОВ НА ПРИАЭРОДРОМНЫХ ТЕРРИТОРИЯХ .....	32
ТАСС; 2020.12.28; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ ЗА 11 МЕСЯЦЕВ СОКРАТИЛИ ПЕРЕВОЗКИ НА 46,2%.....	32
ТАСС; 2020.12.28; АВИАКОМПАНИЯ «СИЛА» ГОТОВА ВЫПОЛНЯТЬ РЕЙСЫ В БЕЛОКУРИХУ В СЛУЧАЕ ИХ СУБСИДИРОВАНИЯ.....	32
ТАСС; 2020.12.28; АВИАКОМПАНИЯ «РОССИЯ» НАЧНЕТ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ САМОЛЕТОВ SSJ-100 С 1 ЯНВАРЯ .....	33
ТАСС; 2020.12.28; СТРОИТЕЛЬСТВО ПОСАДОЧНОЙ ПЛОЩАДКИ НА ПАРАМУШИРЕ ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАВЕРШИТЬ В КОНЦЕ 2021 ГОДА.....	34

## ПУБЛИКАЦИИ

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.12.29; ДЕНЬГИ УЧТЕНЫ В РАСПИСАНИИ; СУБСИДИИ АВИАКОМПАНИЯМ РАСПРЕДЕЛЯТ ПО ОБНОВЛЕННОМУ СПИСКУ**

Дополнительные средства, выделенные правительством на субсидирование региональных авиаперевозок, распределят по уточненному списку маршрутов, сообщили в **Росавиации**. Обновленный перечень маршрутов опубликован на официальном портале ведомства.

Накануне правительство направило из резервного фонда 3,74 млрд рублей на субсидии внутренних авиаперевозок в этом году. Согласно распоряжению, 1,9 млрд рублей пойдет на программу субсидирования перелетов между регионами, минуя Москву. Первоначально на эти цели из федерального бюджета уже было выделено 8,35 млрд рублей. Еще 1,84 млрд рублей к уже выделенным ранее 5,8 млрд рублей направят на дополнительные субсидии авиаперевозок из Дальнего Востока, в Симферополь и Калининград. Также 295 млн рублей было к выделенным ранее 855 млн рублей потупит аэропортам для компенсации потерь от обслуживания воздушных судов силовых структур.

Как пояснили «РГ» в **Росавиации**, распределение субсидий пройдет по обновленному списку, но новых маршрутов в нем нет. При этом включенные в действующий список маршруты могут быть включены и в перечень 2021 года.

В опубликованном приказе **Росавиации** более 900 позиций. В прежнем списке было более 700 позиций. Многие маршруты более подробно разбиты на несколько позиций в зависимости от периода выполнения рейсов. Например, перевозки по маршруту Абакан-Кемерово будут учитываться отдельно в период с 3 февраля по 31 июля, с 1 августа по 30 ноября и с 1 по 31 декабря. Также отдельно будет учитываться, на каком воздушном судне выполнялась перевозка, скажем, на самолете АН-28 или Л-410.

В перечень вошли маршруты, связывающие регионы страны прямыми рейсами с южными курортами. Например, это перелеты из Сочи в Брянск, Иваново, Калугу, из Симферополя – в Курск, Тамбов, из Анапы – в Псков, Курск.

Авиакомпании, перевозящие пассажиров по этим маршрутам, получают компенсацию части расходов. Правда распределение дополнительной субсидии непосредственно на стоимость авиабилетов для пассажиров уже не повлияет, отметили в **Росавиации**.

При этом в 2020 году авиакомпании уже были вынуждены снизить цены на авиабилеты, чтобы хоть как-то привлечь пассажиров. По данным сервиса Туту.ру, по некоторым направлениям средний чек на авиабилеты с вылетом даже в новогодние праздники, то есть с 25 декабря 2020 года по 10 января 2021 года, снизился на 60% по сравнению с показателями прошлого сезона.

<https://rg.ru/2020/12/28/rosaviaciia-raspredelit-dopolnitelnye-subsidii-po-regionalnym-marshrutam.html>

### **КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.12.29; ЦКАД ДА ЦКАД КРУГОМ; ДВИЖЕНИЕ ПО БОЛЬШЕЙ ЧАСТИ КОЛЬЦЕВОЙ ПУСТИЛИ, ОСТАВИВ РЯД РАЗВЯЗОК НА ПОТОМ**

Госкомпания «Автодор» запустила движение сразу на нескольких участках Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД), и теперь 90% трассы доступно для пользователей. Тарифы за проезд составляют 2,5–5 руб. за 1 км в зависимости от способа оплаты и пройденного расстояния. Эксперты прогнозируют, что это разгрузит подмосковные дороги и МКАД, но

отмечают, что трасса введена в строй недоделанной – без ряда съездов и развязок. На достройку может уйти еще два-три года и миллиарды рублей.

Самый протяженный участок, открытый «Автодором», – так называемый ЦКАД-4, соединяющий трассы М7 и М4. С учетом остальных открытых участков (всего их пять, около 170 км) теперь можно съехать с М10 и без остановок на скорости 110 км/ч, объехав Москву с восточной стороны, добраться практически до пересечения с М2. 220-километровый маршрут по кольцу занимает 2,5 часа (оценка «Яндекса» на 28 декабря), если ехать через Москву с 8-балльными пробками – 3 часа 15 минут.

ЦКАД, напомним, строился с 2014 года. Проект поделен на четыре комплекса: ЦКАД-1 (между трассами М4 и М3), ЦКАД-3 (между М11 и М7), ЦКАД-4 (между М7 и М4), ЦКАД-5 (между М3 и М10). Последний – единственный бесплатный участок кольцевой, представляющий расширенные участки старой «бетонки».

На остальных плата за проезд составляет от 2,5 руб. (при использовании бесконтактного транспорта) до 5 руб. за 1 км (при оплате наличными) для легковых авто.

С помощью введенной здесь впервые в РФ системы free-flow плата списывается со счетов водителей без остановок перед шлагбаумами. При недостатке средств копится долг, который нужно погасить в течение пяти дней. Нарушителей будут штрафовать на 1,5–5 тыс. руб., поправки к КоАП уже приняты Госдумой и скоро, вероятно, вступят в силу.

С учетом открытых к 28 декабря участков 90% кольцевой автодороги уже работает, а летом 2021 года «Автодор» обещает достроить последний отрезок ЦКАД-1 между Симферопольским и Калужским шоссе. 28 декабря из-за новых развязок многие водители путались: пользователи форума Roads.ru (дорожное строительство) заметили на «малой бетонке» на юге нетипичный затор, который образовался после запуска ЦКАД. В «Автодоре» призывают заранее изучать схемы, например, четырехуровневого пересечения М4, А107 и ЦКАД.

Директор по закупкам транспортных услуг FM Logistic Эдуард Миронов, комментируя востребованность ЦКАД у перевозчиков, приводит в пример маршрут Коледино–Ногинск (рядом расположены склады): перевозки по ЦКАД будут быстрее относительно А107 (экономия 10–20 минут) и МКАД (более часа).

Учитывая высокий уровень складской и транспортной активности, сосредоточенной в Новой Москве и в южной части Мособласти, данный участок будет использоваться при доставке грузов», – говорит господин Миронов.

Сотни тысяч жителей Подмосковья получили возможность перемещаться между отдаленными районами, минуя МКАД и загруженную «бетонку», говорит член общественного совета при подмосковном **минтрансе** Андрей Мухортиков, уточняя, что, вероятно, стоит ожидать небольшой разгрузки Московской кольцевой автодороги. Главным недостатком эксперт называет множество недостроенных съездов и целых развязок: пока нельзя удобно съехать с ЦКАД на Дмитровское, Волоколамское шоссе, М5. «Часть съездов просто не успели построить, поскольку стояла политическая задача запустить проект к Новому году», – поясняет Андрей Мухортиков, имея в виду публичные обещания **вице-преьера** Марата Хуснуллина пустить большую часть трассы к концу 2020 года. Некоторых развязок не было в первоначальном проекте, напоминает господин Мухортиков. В 2019 году **Минтранс** признал, что документация содержит много узких мест (в частности, не было предусмотрено развязки между ЦКАД и Можайским шоссе). Всем этим нужно было заниматься еще пять лет назад и запускать сразу готовую дорогу, говорит Андрей Мухортиков, теперь на проектирование и строительство может уйти еще два-три года.

Похожая ситуация, кстати, сложилась и с трассой М11 «Нева»: в первоначальный ее проект не входил обход Твери, водители, перемещаясь между столицами, сегодня едут через населенные пункты со светофорами. «Автодор» уже проектирует обход, в октябре 2020 года экс-глава **Минтранса** Евгений Дитрих говорил, что денег на дорогу нет. В

случае с устранением узких мест на ЦКАД «Автодору» также придется искать источники финансирования. Проектирование недостающих развязок госкомпания начала за свой счет, строительство предварительно оценено в 44 млрд руб., Минфин денег на это пока не нашел, о чем “Ъ” рассказывал еще в 2019 году.

<https://www.kommersant.ru/doc/4636710>

### **КОММЕРСАНТЬ FM; 2020.12.28; ЦКАД ОТКРЫВАЕТСЯ ПО ЧАСТЯМ; ПОМОГУТ ЛИ НОВЫЕ УЧАСТКИ ДОРОГИ РАЗГРУЗИТЬ ДРУГИЕ ТРАССЫ**

В Подмосковье открыли самый длинный участок Центральной кольцевой автомобильной дороги. Его протяженность – 170 км. Движение открыли на трассах от Горьковского шоссе до М4 «Дон», от М4 до А-107 и на бесплатном участке ЦКАД-5. Тарифы варьируются от 2,5 до 5 руб. за километр для легковых машин.

Какие дороги разгрузит ЦКАД? И остались ли у проекта нерешенные проблемы? На эти вопросы “Ъ FM” ответил член общественного совета при Минтрансе Подмосковья Андрей Мухортиков: «ЦКАД – крайне полезный проект для Москвы, Подмосковья и Российской Федерации в целом. Для Москвы он даст разгрузку МКАД, хотя не очень большую, конечно, несколько процентов, потому что все-таки он находится довольно далеко. Но он разгрузит МКАД от дальнего транзита, потому что “бетонка”, которая так же могла эту роль выполнять, конечно, для транзита совершенно не предназначена, в отличие от ЦКАД, где разрешенная скорость – 110 км/ч.

При этом очень многие развязки, съезды не построены или не достроены, часть из них достраивается сейчас, а часть пока только на стадии планирования находится. Это, конечно, не совсем хорошо, потому что поток на ЦКАД зависит в том числе от количества удобных съездов. Нужно еще и узкие места ликвидировать, которые в западной части ЦКАД существуют. Самое главное узкое место в районе Можайского шоссе, там однополосный железнодорожный переезд. Чтобы между двумя участками ЦКАД проехать, нужно проехать по Можайскому шоссе, объединившись с и так немаленьким потоком на нем. В западной части вообще почему-то развязки не предусмотрели, это тоже будет несколько тормозить реализацию транзитного потенциала.

Там как раз план есть, понадобится минимум два-три года на проектирование и утверждение строительства всего этого, может быть, даже четыре года».

Строить ЦКАД начали шесть лет назад. Сроки сдачи дороги несколько раз переносили. В 2019 году Счетная палата выяснила, что закончить работы вовремя не получится. Первоначально проект оценивали в 300 млрд руб. Но в итоге смета увеличилась на 40 млрд. Гендиректор информационного агентства «Строительство» Александр Гусев уверен, что ЦКАД окупится, но, вероятно, лишь через 25 лет: «Пару лет назад, когда я впервые прочитал о том, что не хватает денег, начали разбираться, почему, пришли к выводу о том, что, когда первоначально делали смету, не просчитывали возможные препятствия, в частности, инженерные сооружения – путепроводы, водопроводы, водоотведение и так далее.

Если концессионер берет на себя обязанность брать деньги за проезд, как правило, он просчитывает, за сколько лет он вернет эти деньги. Он не передаст дорогу в федеральную собственность или на обслуживание муниципальным властям, если он не вернет свои деньги.

Как правило, это не меньше 20 лет, я предполагаю, что в этом случае будет чуть больший срок, и за 25 лет должны окупить».

В ноябре открылся участок ЦКАД-3 длиной 106 км. По словам вице-премьера Марата Хуснуллина, кольцо замкнется к лету следующего года. Движение пока не запущено на 30-километровом участке дороги.

<https://www.kommersant.ru/doc/4636920>

### **КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2020.12.29; ВЭБ ОТГРУЖАЕТ ИНВЕСТИЦИИ; ГОСКОРПОРАЦИЯ ВОШЛА В КАПИТАЛ ПЛАТФОРМЫ DELIVER**

«Дочка» ВЭБ.РФ VEB Ventures инвестировала 500 млн руб. в стартап для цифровизации грузоперевозок Deliver. Проект ранее уже привлек ряд инвестиций, в том числе от структуры Александра Мамута и Российского фонда прямых инвестиций (РФПИ).

Инвестиционная структура ВЭБ.РФ VEB Ventures вложила 500 млн руб. в стартап в области цифровизации грузоперевозок Deliver, рассказали “Ъ” представитель VEB Ventures и гендиректор Deliver Данил Рудаков. Финансирование будет направлено на масштабирование IT-продукта, расширение географии и запуск новых сервисов для клиентов и перевозчиков, уточнили стороны. Структура ВЭБ.РФ стала акционером Deliver, ее доля не раскрывается.

Deliver автоматизирует грузоперевозки в сегменте b2b, связывая отправителей и перевозчиков, к системе подключено более 59 тыс. компаний. Компания обеспечивает FTL-перевозки (Full Truck Load – доставка с полной загрузкой транспортного средства) и применяет искусственный интеллект для прогнозирования задержек, увеличения числа доступного транспорта и скоринга водителей. Deliver заключает контракты с грузовладельцами и оплачивает услуги перевозчика за вычетом своей комиссии. Среди клиентов компания называет крупный ритейл и производителей товаров повседневного спроса, однако конкретных партнеров не раскрывает.

Компания уже привлекала инвестиции. Среди ее совладельцев – A&NN Investments Александра Мамута, InVenture Partners, Amereus Group, РФПИ и эмиратская компания Mubadala. InVenture Partners вложил \$3 млн в середине 2017 года (см. “Ъ” от 22 июня 2017 года), РФПИ и Mubadala инвестировали \$7,5 млн годом позже. По данным «СПАРК-Интерфакс», выручка российской структуры Deliver ООО «Веб Логистика» за 2019 год составила 273,7 млн руб. при чистом убытке 127,9 млн руб. ООО целиком принадлежит сингапурской компании.

По оценке VEB Ventures, российский рынок FTL-перевозок составил 916 млрд руб. в 2019 году и будет расти в среднем на 7% ежегодно до 2023 года. На десять крупнейших перевозчиков приходится всего 2% всей выручки. Ближайший конкурент Deliver – стартап GroozGo – также привлек инвестиции: он был куплен логистической компанией КЖД в 2017 году за 120 млн руб.

Рынок грузоперевозок действительно сильно фрагментирован, поэтому маркетплейсы, объединяющие поставщиков и потребителей услуги, могут быть востребованы, рассуждает управляющий директор Skolkovo Ventures Станислав Колесниченко. Многочисленные инвестиции он объясняет тем, что рост проекта во многом зависит от привлечения как перевозчиков, так и заказчиков, то есть модель роста требует больших инвестиций, а прибыльность достигается только на «внутреннем масштабе».

В целом же рынок грузоперевозок уже много лет не получается цифровизировать в той же степени, как, например, такси, отмечает основатель A.Partners Алексей Соловьев. Причины этого могут быть в отсутствии единой точки для соприкосновения всех перевозчиков, крупных и мелких, полагает он. Главная проблема агрегаторов грузоперевозок в том, что на уровне юридических механизмов они зачастую остаются транспортно-экспедиторской компанией, только с онлайн-предложением, отмечает заместитель директора ПЭК Вадим Филатов.

Впрочем, в ГК «Деловые линии» утверждают, что цифровизацию логистики и грузоперевозок в 2020 году ускорила пандемия. Там указывают, что транспортные компании запускали системы онлайн-отслеживания грузов, контроля за водителем и маршрутом.

<https://www.kommersant.ru/doc/4636934>

### **ИЗВЕСТИЯ; ЛЮБОВЬ ЛЕЖНЕВА, МАКСИМ ХОДЫКИН; 2020.12.29; РЕШИ И СОКРАЩАЙ: КАК КАБМИН ОПТИМИЗИРУЕТ 45 МИНИСТЕРСТВ И ВЕДОМСТВ; ПОД УПРАЗДНЕНИЕ ПОПАДУТ 74 ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ И 37 ЗАМОВ ФЕДЕРАЛЬНЫХ ОРГАНОВ**

Оптимизация госаппарата в России будет проводиться по принципу эффективности исполнения задач, причем реформа связана не только с необходимостью четко определить работу ведомств – свою лепту внесли также цифровизация и пандемия, заявили «Известиям» в Совфеде и Госдуме. В условиях экономического кризиса и эпидемиологической неопределенности оперативное выполнение задач стало еще более актуально. 28 декабря кабмин определил параметры реформы, объявленной премьером **Михаилом Мишустинным** в ноябре. Изменения коснутся 45 министерств и ведомств, в результате чего будут сокращены 74 подразделения и 37 заместителей руководителей федеральных органов. Все перестановки должны завершиться до апреля, при этом сэкономленные средства останутся в фондах оплаты труда.

#### Ненужный балласт

На сайте кабмина появились давно ожидаемые параметры оптимизации госаппарата. О предстоящей масштабной реформе председатель правительства объявил еще 16 ноября. Реорганизация подразумевает сокращение штатов в министерствах и региональных подразделениях на 5–10%, в том числе за счет вакантных должностей. Оптимизация должна быть завершена за три месяца – с января по март. В день анонсирования изменений «Известия» первыми узнали об упразднении Россвязи и Роспечати, повторяющих функции Минцифры. Чуть позже не стало и восьми институтов развития.

По новым требованиям численность структурных подразделений в министерствах должна составлять не меньше 40 человек, служб и агентств – не менее 25. Планка в самостоятельных отделах будет минимум 10 сотрудников, а в отделах при департаментах или управлениях – пять. Между тем для обеспечивающих подразделений, наоборот, устанавливается верхний предел: там должны работать не более 30% от общего числа сотрудников.

Согласно утвержденным параметрам, реформа госаппарата затронет 45 министерств и ведомств. В итоге уменьшится число подразделений, которые обеспечивают работу правительства. Кабмин сократит 74 таких единицы, а также 37 замруководителей федеральных органов. Освободившиеся средства останутся в фондах оплаты труда.

Предполагается, что изменения позволят уменьшить административную волокиту. При этом главная цель – четко определить ответственных, чтобы легче контролировать исполнение поставленных задач. Система госуправления должна стать современной и более функциональной, заявил **вице-премьер** Дмитрий Григоренко, комментируя реформу.

– Не может эффективно работать структура, в которой заместитель руководителя федерального органа исполнительной власти курирует структурное подразделение, где работает лишь 10 человек. Важно обеспечить оптимальный баланс между количеством руководителей и подчиненными, – добавил Дмитрий Григоренко.

#### Новый поворот

Неважных министерств сейчас нет, все они максимально нагружены, считает председатель комитета Совфеда по регламенту и организации парламентской деятельности Вячеслав Тимченко. Пока еще не понятно, в каких ведомствах будет больше сокращений. Однако, по словам сенатора, реформа будет проводиться не по формальному принципу: во внимание в первую очередь будут принимать количество задач и эффективность их исполнения за последнее время.

– Круг вопросов у министерств разный. Если мы возьмем Минприроды, то у него очень много подведомственных агентств. Или взять, например, Министерство энергетики – там нефтяная, газовая промышленность, электрификация, электроэнергия. В Минпромторге то

же самое. А вот в Минюсте меньше подразделений, но суть, важность и объем работы не меньше. Вся структура исполнительной власти выверена годами и неоднократно подвергалась корректировкам – слияниям, упразднениям, – заявил «Известиям» Вячеслав Тимченко.

Реформа не оставит в стороне ни один орган, уверен председатель комитета Госдумы по труду, соцполитике и делам ветеранов Ярослав Нилов. Изменения связаны не только с необходимостью четко организовать работу кабмина, но и с последствиями пандемии, а также успехами IT-сферы. В сложившихся условиях крайне важно быстро реагировать на проблемы.

– Новые технологии позволяют задействовать меньше трудовых ресурсов. Во время пандемии можно было сделать выводы о каждом сотруднике, что также может способствовать оптимизации. Коллективная задача обычно размывается, не видна индивидуальная ответственность каждого. А вот удаленная работа и прямой контакт с каждым подчиненным дают возможность посмотреть, насколько он оперативно, грамотно и ответственно подходит к исполнению заданий, – сказал «Известиям» депутат.

С этим мнением согласился и политолог Дмитрий Фетисов. Премьер хочет упростить и цифровизировать деятельность правительства. У него уже получилось сделать это на прошлом месте работы – в Федеральной налоговой службе. Однако, насколько успешно эксперимент удастся реализовать на уровне кабмина, пока остается под вопросом. Специалисты не до конца понимают, как будет выглядеть конечная схема работы. Тем не менее изменения уже давно назрели.

– Один из ярких примеров – Северный Кавказ. Этим федеральным округом занимается невообразимая куча ведомств, но никаких позитивных изменений не видно. Похожее можно сказать и про Дальний Восток. Сама структура нуждается в обновлении. Реформирование должно коснуться и институтов полпредов, – добавил эксперт.

Уволенных в результате оптимизации не оставят в беде, считает Ярослав Нилов. По Трудовому кодексу им полагается выходное пособие. Кроме того, их могут оставить в резерве госслужбы для замещения на другие должности. Также сокращенным будут выплачивать пособие по безработице, пока они не будут снова трудоустроены.

«Известия» направили запрос об утвержденных параметрах оптимизации в правительство.

<https://iz.ru/1105344/liubov-lezhneva-maksim-khodykin/reshi-i-sokrashchai-kak-kabmin-optimiziruet-45-ministerstv-i-vedomstv>

### **ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА МОТРЕНКО, ЕЛЕНА СИДОРЕНКО; 2020..12.29; «БУКВАЛЬНО СМЫЛО С ПАЛУБЫ»: В БАРЕНЦЕВОМ МОРЕ ЗАТОНУЛО СУДНО С МОРЯКАМИ; ДВА ЧЕЛОВЕКА СПАСЕНЫ, ОДИН МОРЯК НАЙДЕН МЕРТВЫМ, ПОИСКИ ЕЩЕ 16 ЧЕЛОВЕК ПРОДОЛЖАЮТСЯ**

В понедельник, 28 декабря, около шести утра в акватории Баренцева моря вблизи Новой Земли Архангельской области затонуло рыболовецкое судно «Онега». На борту находились 19 моряков. Два человека спасены, еще один член экипажа найден мертвым. Поиски остальных без вести пропавших моряков продолжаются. По некоторым данным, причиной затопления судна могло стать обледенение. Хроника происшествия – в материале «Известий».

Под тяжестью льда

Информация о происшествии поступила спасателям в 7:30 по московскому времени.

«В 07:30 поступила информация о затоплении судна «Онега» № МК 0331 (порт приписки Мурманск) в акватории Баренцева моря вблизи Новой Земли Архангельской области. Экипаж 19 человек. Спасены два человека», – сообщали в МЧС.

По предварительной информации, причиной затопления могло стать обледенение судна. Дополнительно к месту трагедии направлены пять кораблей. Им нужно от трех до шести

часов, чтобы добраться до места крушения. Как сообщает источник ТАСС, метеорологи предупреждали об угрозе обледенения.

«Идет поисково-спасательная операция, два человека подняты (они были в гидрокостюмах) на борт среднего рыболовного траулера «Войково», – уточнял в разговоре с «Известиями» пресс-секретарь **Росморречфлота**, советник заместителя **министра транспорта** Алексей Кравченко.

Сообщалось, что для поиска моряков готовится вертолет, но погодные условия для работы авиации сложные – в районе трагедии сильный ветер, снегопад и мороз.

Позже стало известно о том, что в море обнаружено тело одного из членов экипажа. «Это информация московского МСКЦ, могу только ее сообщить. Его нашли в море, он держался за спасательный круг», – сообщил капитан мурманского порта Эдуард Безукладов.

По факту затопления рыболовецкого судна в Баренцевом море Северо-Западное следственное управление на транспорте СК РФ возбудило уголовное дело по признакам преступления, предусмотренного ч.3. ст. 263 УК РФ («Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц»). Кроме того, Северо-Западная транспортная прокуратура начала проверку обстоятельств затопления «Онеги».

Ошибка или недосмотр?

Затонувшее судно вело рыбный промысел и, по словам председателя Союза рыболовецких колхозов Архангельской области Андрея Заики, принадлежало рыболовецкому колхозу им. М.И. Калинина. Известно, что «Онега» была спущена на воду в 1979 году, а последний ремонт проводился в 2014 году. Вместимость судна – 358 т. Порт приписки «Онеги» – Мурманск, судно ходит под флагом РФ. Последний раз судно заходило в Мурманск 11 декабря.

Как рассказал РЕН ТВ бывший капитан «Онеги» Александр Забавников, судно было в хорошем состоянии. «При мне судно было в хорошем, рабочем состоянии. Никаких даже признаков не было того, что случилось. Во-первых, мы не знаем, что там случилось. Может быть, какое-то поступление воды или еще что-то... До этого я работал на нем три года, у меня таких проблем и вопросов не возникало», – рассказал он журналистам.

По словам бывшего капитана, владелец судна – одна из самых продвинутых компаний в Мурманске.

«Хорошая база флота, постоянно обновляется, новый пароход и т.д. Они смотрят за своими судами, тут ничего не скажешь. Тут, скорее всего, ошибка или недосмотр судовых специалистов», – предполагает Александр Забавников.

«Людей буквально смыло»

Как рассказали спасенные моряки (по некоторым данным, это матрос и штурман), катастрофа произошла стремительно. По предварительным данным СК РФ, на затонувшем судне сработал спасательный буй, о чем незамедлительно поступила информация в спасательную службу.

были в гидрокостюмах, но воспользоваться спассредствами не успел никто. Людей буквально смыло с палубы в море, – сообщил источник «Интерфакс» со ссылкой на выживших. – Один член экипажа, со слов спасенных, погиб, тело унесло в море. Остальных они потеряли из вида при затоплении судна».

Жизни спасенных моряков ничего не угрожает, их состояние медики оценили как удовлетворительное. Поиски еще 16 моряков продолжаются. Губернатор Мурманской области Андрей Чибис поручил профильным министерствам правительства помочь семьям моряков с затонувшего траулера «Онега».

Большинство членов экипажа – уроженцы Мурманской области. Есть также уроженцы Житомирской, Днепропетровской, Брестской, Минской, Ивановской, Курской областей.

Еще один член экипажа родился в Сьерра-Леоне. Телеканал РЕН ТВ публикует список экипажа «Онега».

По словам первого зампреда Российского профсоюза моряков Игоря Ковальчука, обледенение – очень коварная вещь.

«Потому что в таком случае нарушается центровка судна и оно может просто неожиданно перевернуться. Учитывая, что затонувшее судно старое, то на нем обледенение откалывается вручную. На новых судах могут быть предусмотрены системы обогрева, которые позволяют снизить опасность обледенения, – пояснил «Известиям» эксперт. – Если люди успели надеть гидрокостюмы, то шанс найти еще кого-то живым есть. В гидрокостюмах могут продержаться несколько часов».

<https://iz.ru/1105335/elena-motrenko-elena-sidorenko/bukvalno-smylo-s-paluby-v-barentcevom-more-zatonulo-sudno-s-moriakami>

### **ВЕДОМОСТИ; АНДРЕЙ РАЗУМОВСКИЙ; 2020.12.29; ХОД УГЛЕМ: ЛАТВИЯ ЗАПЛАТИТ ЗА ПРЕСЛЕДОВАНИЯ РУССКИХ ЖУРНАЛИСТОВ; ВНЕШТАТНЫХ СОТРУДНИКОВ СМИ РОССИИ ПОДВЕРГАЮТ РЕПРЕССИЯМ**

Государственная дума в конце декабря призвала парламенты европейских государств осудить нарушения принципа свободы слова, допущенные властями Латвии. Непосредственным поводом для обращения стали репрессии против проживающих в Латвии семерых русских журналистов, внештатно сотрудничавших с российскими СМИ. Латвийская прокуратура завела на них уголовные дела за один только факт публикаций во «вражеской» прессе. Кроме того, в этом году Рига предприняла новый этап наступления на российское телевидение. Такие шаги, как считают в Москве, нуждаются в скорейшем ответе. Подробности – в материале «Известий».

Зачем давить внештатников?

В России реакция на произвол латвийских властей оказалась достаточно острой. В частности, известный журналист Владимир Познер заявил: «Я всегда против того, чтобы власть каким-либо образом вмешивалась в работу средств массовой информации». Но почему же Рига пошла на столь неблагоприятный шаг?

\*\*\*

Официальный представитель МИД России Мария Захарова предупредила, что в Москве рассмотрят ответные санкции в отношении Латвии. В этом году Латвия и так столкнулась с падением идущего из России транзитного грузопотока – настолько серьезным, что «Латвийской железной дороге» (ЛЖД) пришлось прибегнуть к массовым увольнениям персонала, приступить к распродаже локомотивов и вагонов. В октябре была обнародована информация, что в латвийских портах за девять месяцев текущего года перевалено 33,197 млн т грузов – что на 29,7% (14 млн т) меньше, чем за соответствующий период 2019 года. Эта статистика очень напугала латвийские власти – в условиях разрушения унаследованной от СССР промышленности транзит оставался одной из крупнейших статей дохода Латвии. И сейчас эти деньги были бы как нельзя кстати – в условиях системного кризиса, охватившего экономику страны.

Страдает транзит

Особенно тревожит латвийский бизнес прекращение поставок угля на главный терминал, возведенный на острове Криеву в Риге. Оказавшись в таких условиях, латвийское министерство воззвало за помощью... к России! Госсекретарь ведомства Улдис Рейманис пожаловался **помощнику министра транспорта РФ Юрию Петрову**, что существующая ныне процедура таможенного оформления «драматически» уменьшает объем грузов, идущих через латвийскую границу.

«В октябре российская сторона не согласовала 94% от запрошенного количества угольного груза – клиенты хотели получить в порты Латвии более 4,8 тыс. вагонов с углем, но было согласовано только 279. В ноябре не было согласовано 100%

запрошенного объема, что означает полное прекращение доставки угольных грузов», – рассказали в латвийской телепередаче Nekā personīga («Ничего личного»). Латвийский министр сообщения Талис Линкайтс объясняет: «Мы заинтересованы в том, чтобы такие перевозки были, чтобы наша инфраструктура была загружена. Поэтому мы делаем всё возможное, используя различные каналы, чтобы эти планы стали реальностью. Это наше общее дело, это потребность латвийского государства для обеспечения работы железнодорожной инфраструктуры».

В свою очередь, министр иностранных дел Латвии Эдгар Ринкевич сказал, что надо «отделять политические дискуссии с Россией по вопросам истории, Крыму и Украине от практических вопросов, которые должны решаться на уровне министерств сообщения». Министр разъяснил: «Там, где у нас принципиальные вопросы, там и принципиальная позиция. Но есть и возможность увидеть, как сотрудничать, не нарушая этих политических принципов. Я думаю, что мы должны быть достаточно уравновешенными». Но уже буквально через несколько суток после того, как стало известно о письме латышей в российское **Министерство транспорта**, последовали репрессии в отношении русских журналистов в Риге.

Председатель комиссии Совета Федерации по информационной политике и взаимодействию со СМИ Алексей Пушков заявил, что «в этих условиях обращение латвийского министерства сообщения к российскому **Министерству транспорта** с просьбой сохранить латвийский транзит выглядит абсурдным. Латвия должна платить цену за свои действия против российских СМИ и преследование своих граждан, которые сотрудничают с российскими организациями. Поэтому Латвия, на мой взгляд, не должна рассчитывать на позитивное решение вопроса о транзите и других вопросов, в которых она заинтересована. Ведь эти действия являются действиями не только против граждан Латвии. Это враждебные действия против России. Именно так это и надо рассматривать».

В таких условиях надеяться на экономические послабления Латвии явно не имеет смысла. 17 декабря председатель правления «Латвийской железной дороги» Марис Клейнбергс рассказал газете Diena: «Декабрь – это уже третий месяц, когда поставки российского угля в Латвию фактически остановлены. Причина состоит в том, что Россия использует свои порты. Один из новейших находится в Усть-Луге на берегу Балтийского моря. Там построены современные угольные терминалы, этот порт имеет значительные эксплуатационные мощности, и понятно, что Россия в первую очередь использует этот порт». Можно предположить, что Клейнбергсу и другим представителям официальной Риги предстоит еще немало неприятных сюрпризов.

<https://iz.ru/1105357/andrei-razumovskii/khod-uglem-latviia-zaplatit-za-presledovaniia-russkikh-zhurnalistov>

### **1 КАНАЛ; ДМИТРИЙ КОЧЕТКОВ; 2020.12.28 21:25; ОТКРЫТЫ СРАЗУ НЕСКОЛЬКО УЧАСТКОВ ЦЕНТРАЛЬНОЙ КОЛЬЦЕВОЙ АВТОДОРОГИ ВОКРУГ МОСКВЫ**

Новейшая автомобильная магистраль вокруг Москвы приросла на 170 километров. Открыты сразу четыре участка ЦКАД. Самый протяженный из них от трассы М-7 «Волга» до М-4 «Дон». Это юго-восток области. А на севере – новый отрезок меньше шести километров от старой Ленинградки до новой – платной «Невы». Но он, можно сказать ключевой. Теперь удобно связаны важнейшие транзитные направления с запада и северо-запада на восток страны. Не достроен пока участок ЦКАД на юге от столицы в 26 километров и некоторые съезды и заезды. Нужно еще немного времени.

Центральная кольцевая автодорога возьмет на себя большой поток машин. Разгрузит от транзитного транспорта не только МКАД, которая проходит примерно в 50 километрах, но и всю дорожную сеть Московской области. Важно, что Центральная кольцевая идет в

обход крупных населенных пунктов и соединяет все основные шоссе. В общем, пробок в столичном регионе станет меньше.

28 декабря запустили большую часть или, как говорят строители, «основной ход» Центрального кольца, это сразу несколько участков общей протяженностью 170 километров. 137 путепроводов, эстакад и мостов и 18 развязок. Среди них четырехуровневая – с А-107 или «малой бетонкой» и дорогой М-4 «Дон», а на развязке с трассой М-5 «Урал» пока закрыты два съезда из восьми. Новая кольцевая дорога, в основном, идет параллельно старой «бетонке» и за исключением нескольких участков, где они сходятся, ЦКАД будет платной.

Водители работу дорожников оценили.

– Мне понравилось. Я сейчас проехала буквально за 15 минут.

– Я бы сравнил с европейским автобаном его, гладкая, все благоустроено, все отлично. Парковочки хорошие, замечательно.

– Отличная дорога, первого класса, самая лучшая!

Скоростная трасса без пробок на железнодорожных переездах и опасных обгонов по встречке – это совместный проект правительств Москвы, Московской области и федеральных властей.

«Один из ключевых вопросов и проблем, которая была, это перекладка газопровода. Второй вопрос был серьезный – ценообразование. Проезд по ЦКАД будет стоить 2,5 рубля на один километр пути для легковых и порядка восьми для грузовых», – рассказал вице-премьер **Марат Хуснуллин**.

До 11 января проезд по открытым сегодня участкам ЦКАД сделали бесплатным. И после новогодних каникул никаких шлагбаумов не будет. На ЦКАД система безбарьерной оплаты: с помощью транспондера – со скидкой, а если едешь редко – одну или две поездки можно будет оплатить с помощью мобильного приложения госкомпании «Автодор» или на ее сайте до поездки или после. Что же касается самого проекта, еще несколько лет назад все это казалось фантастикой.

«Бетонка – это всегда было что-то невероятное. Это просто ад для грузовиков и огромное количество, десятки тысяч фур вынуждены были ехать по МКАД и весь транзитный транспорт. Сегодня ситуация меняется. И эта новая артерия даст новый виток развития экономики и другому качеству экологии, удобству жителей», – отметил губернатор Подмосковья Андрей Воробьев.

Не забыли и о диких животных, во время сезонной миграции они смогут перейти трассу по специальным экопроходам, на них уже посадили елки. А прокатиться по ЦКАД можно с ветерком – максимальная скорость 110 километров в час и в ближайшее время ее пересматривать не будут.

Как обычно, право первыми проехать по новым участкам Центральной кольцевой получили строители. Впрочем, времени на торжественные церемонии у них немного – работы продолжаются на сложном 26-километровом участке между Симферопольским и Калужским шоссе. Важнейшее для столичного региона дорожное кольцо замкнут уже в будущем году.

[https://www.1tv.ru/news/2020-12-28/399297-](https://www.1tv.ru/news/2020-12-28/399297-otkryty_srazu_neskolko_uchastkov_tsentralnoy_koltsevoy_avtodorogi_vokrug_moskvy)

[otkryty\\_srazu\\_neskolko\\_uchastkov\\_tsentralnoy\\_koltsevoy\\_avtodorogi\\_vokrug\\_moskvy](https://www.1tv.ru/news/2020-12-28/399297-otkryty_srazu_neskolko_uchastkov_tsentralnoy_koltsevoy_avtodorogi_vokrug_moskvy)

На ту же тему:

[https://www.1tv.ru/news/2020-12-28/399284-](https://www.1tv.ru/news/2020-12-28/399284-v_moskovskoy_oblasti_otkryto_dvizhenie_srazu_po_neskolkim_novym_uchastkam_tskad)

[v\\_moskovskoy\\_oblasti\\_otkryto\\_dvizhenie\\_srazu\\_po\\_neskolkim\\_novym\\_uchastkam\\_tskad](https://www.1tv.ru/news/2020-12-28/399284-v_moskovskoy_oblasti_otkryto_dvizhenie_srazu_po_neskolkim_novym_uchastkam_tskad)

[https://www.1tv.ru/news/2020-12-28/399261-](https://www.1tv.ru/news/2020-12-28/399261-otkryto_dvizhenie_na_novyh_uchastkah_tsentralnoy_koltsevoy_avtodorogi_v_podmoskovie)

[otkryto\\_dvizhenie\\_na\\_novyh\\_uchastkah\\_tsentralnoy\\_koltsevoy\\_avtodorogi\\_v\\_podmoskovie](https://www.1tv.ru/news/2020-12-28/399261-otkryto_dvizhenie_na_novyh_uchastkah_tsentralnoy_koltsevoy_avtodorogi_v_podmoskovie)

<https://www.vesti.ru/video/2254435>

<https://www.vesti.ru/video/2254409>

<https://www.vesti.ru/video/2254374>

<https://www.ntv.ru/novosti/2495942/>

### **РОССИЯ 1; 2020.12.28 21:15; ИЗ-ЗА БЛИЗОСТИ К АЭРОПОРТУ ВНУКОВО СУДЬБА КВАРТАЛА ПОВИСЛА В ВОЗДУХЕ. ВЕСТИ В 20:00**

Росреестр готовит поправки в законодательство, которые позволят регистрировать недвижимость рядом с аэродромами без согласования с **Росавиацией**. Об этом сообщили в руководстве ведомства. По их мнению, это поможет решить проблему тысяч дольщиков, которые из-за проблем с документами не могут оформить право на собственность. Так, судьба целого квартала повисла в воздухе из-за близости к аэропорту.

<https://www.vesti.ru/video/2254639>

### **РОССИЯ 24; 2020.12.28 12:40; СИНОПТИКИ РАССКАЗАЛИ, ПОЧЕМУ ОБЛЕДЕНЕНИЕ ПРИВОДИТ К БЫСТРОЙ ГИБЕЛИ СУДОВ**

Специалисты рассказали о том, что обледенение в море является одним из наиболее опасных гидрометеорологических явлений.

В эфире телеканала «Россия 24», ведущий специалист Центра погоды ФОБОС Елена Волосюк пояснила, что обледенение заметно повышает центр тяжести, парусность и кренящий момент судна, уменьшает восстанавливающий момент при качке судна в шторм, а, значит, влияет и на устойчивость корабля к волнам.

По словам синоптика, основными причинами обледенения являются сильный ветер, вызывающий забрызгивание судна водой при волнении, и отрицательная температура воздуха.

При этом обледенение начинается даже при легком ветерке и слабоотрицательных температурах. При порывах от 9 до 15 метров в секунду и температуре от  $-3^{\circ}$  до  $-8^{\circ}$  – характеризуется как быстрое. Еще стремительнее обледенение происходит в шторм.

Президент Ассоциации международного морского права, заведующий кафедрой морского права **Российского университета транспорта** Василий Гуцуляк отметил, что обледенение является очень опасным явлением для судов, работающих при низких температурах.

Он пояснил, что в течении нескольких минут судно может стать плавающий глыбой льда, после чего в результате буквально нескольких секунд может наступить опрокидывание корабля.

Утром 28 декабря в Баренцевом море недалеко от острова Южный архипелага Новая Земля затонул траулер «Онега». Из 19 членов экипажа удалось спасти лишь двоих.

Выжившие рассказали, что почти всю команду смыла за борт гигантская волна в тот момент, когда рыбаки поднимали на борт ярус с уловом. После этого перевернулось и затонуло.

<https://www.vesti.ru/article/2504548>

### **ТЕЛЕКАНАЛ МОСКВА 24, 28.12.2020 21:33; МЦД: ГОД ДОСТУПА**

УЧАСТНИЦА СЮЖЕТА: Максимум пять интервал между поездами.

В: Сотни километров новых путей и станций. Московским центральным диаметрам исполнился год.

НАТАЛЬЯ КУЗНЕЦОВА, РИЕЛТОР: Сейчас я выхожу из дома, я могу выйти буквально за 5-10 минут до отправления поезда.

В: Что на самом деле быстрее и удобнее – МЦД, метро, маршрутка или своя машина. Мы проехали по одному и тому же пути, считая время и деньги.

УЧАСТНИЦА СЮЖЕТА: Такая ситуация неприятная, назовем ее так. Интервал нашего автобуса составляет 19-38 минут.

В: А также побывали на стройке МЦД. Как будут выглядеть новые станции.

**СЕРГЕЙ ЕСИН, НАЧАЛЬНИК СТРОИТЕЛЬНОГО УЧАСТКА:** Здесь было два пути. На сегодняшний день мы планируем построить четыре пути, где проходимость поездов, электричек в несколько раз возрастет.

**В:** Почему диаметры сделали Москву похожей на Париж?

**ИЛЬЯ ЗАЛИВУХИН, АРХИТЕКТОР:** Где у нас, например, Балашиха, здесь аэропорт Шарль де Голль. Соответственно, здесь Нотр-Дам де Пари.

**В:** Зачем столице МЦД и как изменится Москва, когда диаметров станет пять.

**НАТАЛЬЯ КУЗНЕЦОВА, РИЕЛТОР:** Сейчас я выхожу из дома, я могу выйти буквально за 5-10 минут до отправления поезда.

**В:** Еще пару лет назад вот так, без спешки собираться на работу было для Натальи Кузнецовой большой мечтой. Женщина не могла представить, что станет реальным доехать до центра Москвы из Одинцово, где она живет, за полчаса. Раньше, говорит, самый удобный маршрут состоял из нескольких пересадок, сначала от дома на машине.

**НАТАЛЬЯ КУЗНЕЦОВА, РИЕЛТОР:** Оставляла автомобиль на ближайшей станции метро, это «Славянский бульвар», или «Парк Победы». Сейчас МЦД – вот, буквально за нашей спиной. И по времени сократилось в два раза.

**КОРР:** От дома Натальи до железнодорожной станции пять минут пешком. Здесь можно сесть и на обычную электричку до Москвы, но интервалы между поездами слишком большие. Если вдруг не успел вовремя, придется ждать.

**НАТАЛЬЯ КУЗНЕЦОВА, РИЕЛТОР:** Раньше было очень неудобно, интервал, был перерыв, большой перерыв в обед порядка двух часов. Из-за этого приходилось переносить многие встречи.

**КОРР:** На перроне уже стоит поезд МЦД. Сверять расписание, по словам Натальи, больше не нужно. По работе в Москву она ездит три раза в неделю, и вот уже год с момента запуска МЦД ни пробок, ни набитых людьми вагонов, ни постоянного страха опоздать. А это для Натальи как для риэлтора самое важное. Сейчас она как раз едет на очередную встречу, которая назначена на восемь вечера. В семь женщина только вышла из дома, а в 7:40 уже приехала на Белорусский вокзал.

**НАТАЛЬЯ КУЗНЕЦОВА, РИЕЛТОР:** Еще успею купить чашку кофе.

**В:** Московские центральные диаметры – крупнейший транспортный проект столицы и области. Сеть железнодорожных маршрутов, которая образует линии наземного метро, была запущена в ноябре 2019-го. Сейчас в полноценном режиме работают два диаметра – Одинцово – Лобня и Нахабино – Подольск. В ближайшие несколько лет появится МЦД-3, который соединит Зеленоград и Раменское, и МЦД-4 – от Железнодорожного до Апрелевки. Строительство этих диаметров уже ведется, но после них планируется запуск МЦД-5 – он соединит Пушкино и Домодедово. Заместитель генерального директора **РЖД** Олег Тони рассказывает: за год по московским диаметрам проехало 130 миллионов человек, и уже понятно, что еще не запущенные ветки наземного метро будут не менее востребованными.

**ОЛЕГ ТОНИ, ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ОАО РЖД:** Можно четко говорить, что людям нравится. А значит, получилось, потому что, ну это проект для людей, для жителей Москвы, для гостей столицы. И конечно, те задачи, которые изначально и предполагались, проект выполнил.

**КОРР:** Основная задача МЦД – снизить нагрузку на московские дороги, центральные станции метро и вокзалы. Пассажиры уже получили 132 километра путей и 60 станций. С 20 из них можно пересесть на метро, МЦК или радиальные направления Московской железной дороги. Движение поездов по сравнению с периодом, когда по этим путям ходили обычные электропоезда, увеличилось больше чем в два раза. Вместе с этим становится свободнее автомобилям. На въездах и выездах в столице, по словам Олега Тони, после запуска Третьего диаметра трафик снизится на 3 процента. Для такого мегаполиса как Москва это ощутимо.

**ОЛЕГ ТОНИ, ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ОАО РЖД:** Сорок две остановки будет по железной дороге и четырнадцать пересадок на метро, на радиальные направления, на Московское центральное кольцо. То есть все как бы заложено так же, как по Д-1 и по Д-2 – те же идеи.

**В:** Время и деньги – это главные ресурсы, которые приходится тратить на дорогу, и конечно, каждый хочет эти расходы сократить. Сейчас мы находимся в Лобне, и отсюда поедем до Москвы, до станции метро «Беговая». Добираться будем тремя разными способами – на МЦД, на метро непосредственно и на машине. Посмотрим, какой из маршрутов окажется экономнее, удобнее и быстрее по времени. И сейчас поедем на МЦД. Посмотрим, во-первых, где мы находимся в принципе, и куда нам ехать. Я вижу, вот, пожалуйста, Лобня. Мы сейчас здесь, диаметр Д-1, Савеловское направление. Нам нужно попасть на «Беговую». Вот «Беговая», я вижу, что есть переход непосредственно с МЦД на станцию метро. Получается, ехать нам по прямой. Сколько ехать – время покажет. Вперед.

Время пошло, кстати, время пошло. Сначала поездку нужно оплатить. Прямо на пути отправления установлены валидаторы. Разобраться с системой помогают другие пассажиры и работники платформы.

**УЧАСТНИЦА СЮЖЕТА:** Приложили, убирайте карту. Все, активизировалось.

**В:** Спасибо вам большое. Часто ездите?

**УЧАСТНИК СЮЖЕТА:** Ну не часто, но ездим.

**В:** Удобно.

**УЧАСТНИЦА СЮЖЕТА:** Очень, очень.

**УЧАСТНИЦА СЮЖЕТА:** Главное – дешево!

**В:** Поезд уже здесь. Выбираю место у окна и готовлюсь к долгому пути из области в столицу. Людей практически нет, места достаточно, чтобы все рассредоточились по разным углам, что тоже очень важно. Поэтому можно спокойно ехать до своей остановки. 20 минут в пути – и на стало время делиться впечатлениями.

Я – человек, который впервые едет по МЦД. И тем честнее, на мой взгляд, получается наш эксперимент. Кстати, удобные выемки для головы. Я как человек вечно не высыпавшийся сразу это оцениваю. На самом деле, если бы мне не нужно было общаться с оператором, то я бы уже давно прекрасно спала. Вместо сна просмотр сериала. В этих электричках, как и в поездах метро, есть бесплатный интернет. Правда, досмотреть эпизод я не успеваю – пора выходить. Ну все, мы на станции «Беговая» и по сути маршрут окончен. Нам осталось просто выйти на другую сторону, чтобы, скажем так, покинуть платформу. Поэтому я могу остановить секундомер. Время в пути наше составило меньше часа. Вот, 54 минуты. Впереди еще два маршрута. Сколько займет поездка со станции «Беговая» до подмосковной Лобни на метро и автобусе, и с какими трудностями мне придется столкнуться, скоро увидите в специальном репортаже.

Мы находимся на Площади Трех вокзалов. Слева от меня Казанский вокзал, а я иду по мосту, где будут проезжать поезда федерального значения и электрички МЦД. Чуть дальше строится целая большая развязка, которая будет связывать диаметры со станциями метро. Работы здесь идут круглосуточно. Бригады сменяют друг друга днем и ночью. При этом поезда и электрички курсируют в стандартном режиме. Начальник участка, почетный строитель России Сергей Есин, рассказывает: уже в 2023-м году вместо снега, грязи и тонн строительных материалов здесь планируют открыть вестибюль станции «Каланчевская». Вот так она должна выглядеть по проекту.

**СЕРГЕЙ ЕСИН, НАЧАЛЬНИК СТРОИТЕЛЬНОГО УЧАСТКА:** Это делается для того, чтобы населению Москвы было комфортно, и нашим гостям тоже было комфортно пересечь, чтобы не было каких-то встречных потоков, чтобы был доступ более широкий к вокзалам. Здесь было два пути, на сегодняшний день мы планируем построить четыре пути, где проходимость поездов электричек в несколько раз возрастет.

В: Если возрастет проходимость, интервалы между составами тоже сократятся. Значит, поездка до Москвы из области или из одного подмосковного города в другой станет еще быстрее.

СВЕТЛАНА МАРТЫНОВА, РУКОВОДИТЕЛЬ ТВОРЧЕСКОЙ МАСТЕРСКОЙ: Это было так неожиданно и быстро, что мы даже и мечтать-то не могли о таком счастье, что в Подольске будет практически метро московское.

В: Светлана Мартынова живет в Подольске, здесь же руководит творческой мастерской, где занимаются дети и взрослые. Говорит, сделанные в этих стенах ручные изделия от профессионалов пользуются большой популярностью в столице. В Москве находятся все основные заказчики и проходят важные выставки, поэтому ездить приходится постоянно. Сегодня даже берет с собой сына Матвея – он вообще поклонник нового транспорта.

– Работает?

СВЕТЛАНА МАРТЫНОВА, РУКОВОДИТЕЛЬ ТВОРЧЕСКОЙ МАСТЕРСКОЙ: Да, очень здорово. Так что теперь мы будем с заряженным телефончиком. Держи.

– Намного удобнее, что рядом заряжается телефон. Добавилось удобство, есть интернет.

В: Это самое главное для тебя?

– Да.

В: Пока Матвей играет в телефоне, Светлана сверяет маршрут. Показывает на карте – если бы не МЦД, добираться до Сокольников пришлось бы с тремя пересадками.

СВЕТЛАНА МАРТЫНОВА, РУКОВОДИТЕЛЬ ТВОРЧЕСКОЙ МАСТЕРСКОЙ: Раньше мы бы сели сначала на станции в Подольске, доехали бы до Царицыно, пересели бы в Царицыно на метро, доехали бы до «Театральной», перешли бы на Охотный ряд, с Охотного ряда доехали бы только до Сокольников. А сейчас у нас всего одна пересадка. Это очень удобно и быстро. Изделия ручной работы все-таки – это дорогостоящая вещь, и бывает хрупкая. Поэтому чем больше переходов, тем, конечно, это не очень здорово. Потому что может и нарушиться упаковка, и само изделие.

В: А вот и единственная пересадка. На станции МЦД «Каланчевская» Светлана и Матвей спускаются в метро сразу на красную ветку. До Сокольников отсюда всего две станции. Пять минут – и они на месте.

СВЕТЛАНА МАРТЫНОВА, РУКОВОДИТЕЛЬ ТВОРЧЕСКОЙ МАСТЕРСКОЙ: Путь составил час десять, с одной пересадкой, и кукла доехала в целости и сохранности. Заказчик будет доволен.

В: Моя поездка по МЦД-1 из Лобни до Беговой тоже прошла успешно, а главное – спокойно. Теперь пришло время испытать другой маршрут – обратно поедem на метро. Значит, ехать будем следующим образом. Мы находимся здесь, это станция метро «Беговая». Нам нужно доехать до Пушкинской, здесь перейти на серую ветку, на станцию Чеховская, и отсюда ехать вверх до Алтуфьево. И здесь мы садимся на автобус и тогда только доедем до Лобни. Вот такие дела. Сейчас, конечно, далеко не час пик, но речи о том, чтобы посидеть, даже не идет, конечно, все переполнено, люди везде стоят. Вот так нам придется ехать. Все, мы на Пушкинской, переход на Чеховскую. Здесь больше активности – пересадки, эскалаторы, ходьба как вариант. Посмотрим по времени сколько это займет, вот что важно. А со временем, кажется, уже начинаются проблемы. Мы ждали поезд около четырех минут, и конечно же, в него набилась просто куча людей. Еще плотнее, чем на сиреневой ветке. Вот в такие обстоятельства мы погружены. Едем до Алтуфьево. Стоя я проехала большую часть пути, примерно сорок минут. По крайней мере, чем ближе к Алтуфьево, тем меньше людей в вагоне становится, и сейчас у меня даже появилась возможность сесть не нарушая социальную дистанцию. Вот здесь абсолютно пустое сиденье, и через одно сидит мой оператор. В этом смысле мы честны. И нам осталась как раз одна станция, дальше Алтуфьево, будем выходить и пересаживаться. Идем на автобус или маршрутку. Перед тем как покинуть метро, подхожу к санитайзерам обработать руки. Мы, конечно, спешим, но профилактика прежде всего. Пахнет знатно.

Продезинфицировались и выходим. Такая ситуация неприятная, назовем ее так, интервал нашего автобуса составляет 19-38 минут. Его сейчас нет, когда он отъехал, мы не знаем. Возможно, нам ждать прямо 38 минут. Я надеюсь, конечно же, что 5 или 10. Но если 38, то это очень грустно. Вместе с этой женщиной автобуса мы так и не дождались. Зато ровно через 15 минут подъезжает маршрутка. Я уже замерзла очень сильно. В общем я думала, что здесь действует оплата картой «Тройка». Но ничего не вышло. Билет стоит стандартный 50 рублей. Рассказать подробно о поездке в маршрутке не получится – я уснула. Так что работал все это время только оператор. Меня разбудили, когда наконец доехали до Лобни. Наш маршрут, который состоял из метро и автобуса, окончен. Время в пути составило 1 час 34 минуты. И что важно, я очень сильно устала за все это время, и не могу представить, если люди ездят на работу и с работы, именно так. Мне кажется, это вообще невозможно, это безумно утомительно.

Смотрите далее в специальном репортаже, заключительная часть нашего эксперимента – сколько времени и денег мы потратим, добираясь из Лобни в Москву на машине, а также сравним результаты всех трех маршрутов. Строительство наземного метро стали активно обсуждать в 2017 году. Тогда уже знали: линии МЦД будут проходить по имеющимся железнодорожным путям. При этом предстояло построить сотни развязок и новых станций. Большой объем работы был сделан к ноябрю 2019-го, когда запустили первые два диаметра. В 2020-м темпы возросли.

**РАФИК ЗАГРУТДИНОВ, РУКОВОДИТЕЛЬ ДЕПАРТАМЕНТА СТРОИТЕЛЬСТВА ГОРОДА МОСКВЫ:** В этом году открыто пять новых станций московских центральных диаметров и восемь реконструировано. Также построено 46 километров новых путей. В 2021 году мы планируем развивать МЦД. Будет построено пять станций. Кроме того, реконструируют девять действующих остановочных пунктов».

**ЛАРИСА ЖЕЛЕЗНОВА, МЕНЕДЖЕР ПО ПРОДАЖАМ:** Вот наша станция железнодорожная, то есть до Курского вокзала, я надеюсь, можно будет добираться за полчаса, минут за тридцать. И вообще дальше поехать. Например, до аэропорта. Я в командировки просто еще выезжаю, и до аэропорта можно будет добраться по прямой, без машины, без такси.

**В:** В подмосковный Железнодорожный Лариса переехала несколько лет назад. На квартиру в столице денег не хватало. Девушка решила выбрать перспективу – к 2023 году отсюда должны запустить линию МЦД-4. Но в Москву на работу ездить приходилось каждый день. Электрички, пересадки, страдания.

**ЛАРИСА ЖЕЛЕЗНОВА, МЕНЕДЖЕР ПО ПРОДАЖАМ:** Это шикарная история, когда просыпаешься без десяти шесть, поднимаешь ребенка к семи часам, он в саду, в 7:20 одна у тебя электричка, в 8:09 ты на станции, к половине девятого ты на работе. И обратно точно такой же путь. Ни секунды нет никуда, потому что если ты на секунду остановился у витрины что-то посмотреть, то ты опоздал на электричку, а следующая будет только через 15 минут. Следовательно, ты опоздал везде.

**В:** В итоге Лариса посчитала: на дорогу она тратит три часа в день, пятнадцать часов в неделю, почти трое суток в месяц, а за год набегает 23 потерянных дня. Девушка решила уволиться, теперь работает удаленно, и может проводить больше времени с сыном Сашей. Говорит – как только откроют МЦД, снова будет ездить в Москву, но уже без мучений и постоянной усталости, и недорого.

**ЛАРИСА ЖЕЛЕЗНОВА, МЕНЕДЖЕР ПО ПРОДАЖАМ:** Электричка обычная стоит 68, если я не ошибаюсь. Экспресс 132. МЦД намного дешевле.

**В:** Мы приступаем к заключительной части эксперимента. По одному и тому же маршруту от Лобни до станции метро «Беговая» добираться разными способами и ищем наиболее оптимальный. Позади поездка по МЦД, в метро и маршрутке. Сейчас пересаживаемся в машину и засекаем время.

Какие у нас шансы, сколько показывает навигатор?

УЧАСТНИК СЮЖЕТА: Ну, навигатор показывает час две минуты. 37 километров.

В: Но есть надежда все-таки доехать быстрее. Я рассчитываю добраться до Москвы максимум за 50 минут. Пока мне все нравится, потому что я наконец начала согреваться. А когда я наконец согрелась и даже сняла шапку, случилось в нашей ситуации страшное. Мы едем уже 45 минут примерно, проехали меньше половины пути, и сейчас предсказуемо встали в пробку. Конечно, стоять пришлось на МКАД. Повезло, что не час пик, но в Москве мы оказались все равно, когда уже почти стемнело.

Все, мы снова на «Беговой», время подвести итоги. Останавливаем секундомер, и практически один час восемь минут длилась наша поездка. Это, конечно, быстрее, чем на метро и автобусе, но надо сказать, дольше, чем на МЦД. Путь на МЦД без пересадок занял у меня 54 минуты, стоимость поездки по карте «Тройка» 40 рублей – как в метро. Даже если бы мне потребовалось сделать пересадку, дополнительно оплачивать метро не нужно. Второй вариант с пересадкой в метро и затем поездкой на маршрутке оказался дольше и дороже – больше полутора часов в пути и 90 рублей. Сорок за метро и пятьдесят за маршрутку. И наконец, поездка из Лобни до станции метро «Беговая», этот вариант оказался быстрее предыдущего. В пути я провела один час восемь минут, но посчитав расходы, стало ясно: поездка на машине – самый затратный вариант, 160 рублей только за топливо. Путь по МЦД оказался самым быстрым и дешевым, на это и делали ставку, создавая проект, говорит архитектор Илья Заливухин. Людей давно нужно было пересадить на диаметры, как это сделали в Европе, чтобы максимально объединить даже самые дальние точки.

ИЛЬЯ ЗАЛИВУХИН, АРХИТЕКТОР: Мы накладывали систему парижской RER, вот они эти ветки – один, два, три, четыре, на Москву. И было понятно, что ну вот вы видите тоже примерно: Зеленоград, Подольск, Апрелевка, Пушкино. То есть все эти линии примерно так и проходят.

В: Только во французском варианте.

ИЛЬЯ ЗАЛИВУХИН, АРХИТЕКТОР: Где у нас, например, Балашиха, здесь аэропорт Шарль де Голль. Соответственно, здесь Нотр-Дам де Пари.

В: Большое количество остановок на каждом диаметре, по словам Ильи Заливухина, заставляет людей отказываться от машин, а значит, разгружаются дороги.

ИЛЬЯ ЗАЛИВУХИН, АРХИТЕКТОР: Мало того что очень сильно город это почувствует на себе, что он поедет и это будет с точки зрения транспорта большое облегчение, личного я имею в виду, на дорогах, город поедет. И возникают еще новые совершенно возможности для города. Это такие точки роста, которые возникают на пересечении, собственно, МЦД и МЦК. То есть крупные узлы вне исторического центра, которые можно, собственно, делать более интересными, многофункциональными.

В: То есть они будут обрастать инфраструктурой какой-то?

ИЛЬЯ ЗАЛИВУХИН, АРХИТЕКТОР: Да, это может быть и жилье, и офисы.

В: Московские центральные диаметры начали полноценную работу год назад. Пример первых двух запущенных линий уже показал – это быстро и удобно. Пассажиры получили наземное метро с большим количеством пересадок и минимальными интервалами между поездами. При этом строительство новых участков продолжается. К 2023 году планируют запустить МЦД-3 и МЦД-4, а после самый сложный 5-й диаметр с большим количеством развязок и переходов. Москва получила многоуровневую транспортную систему, которая продолжает разрастаться.

### **1 КАНАЛ; 2020.12.27 22:22; БОЛЕЕ 10 ТЫСЯЧ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ ЗАПУЩЕНО В РОССИИ В 2020 ГОДУ, НЕСМОТРЯ НА ПАНДЕМИЮ**

В уходящем году, несмотря на удар, нанесенный пандемией коронавируса, российским властям удалось не только удержать экономику от резкого спада, но и создать большой задел на будущее. Запущено более 10 тысяч инфраструктурных проектов. Один из

крупнейших – федеральная трасса «Таврида». 250 километров новейшей дороги, соединившей Керчь с Симферополем и Севастополем. Пропускная способность – до 40 тысяч автомобилей в сутки.

Заработала рассчитанная на 10 лет, программа модернизации пассажирского транспорта. На нее будет потрачено более пяти триллионов рублей.

А декабрь стал и вовсе месяцем технологического прорыва. С космодрома Плесецк стартовала новейшая тяжелая ракета «Ангара-А5». Совершил свой первый полет гражданский лайнер Ил-114-300, а еще один наш самолет – МС-21 – впервые поднялся в воздух на отечественных двигателях ПД-14.

Кроме того, был принят Закон о комплексном развитии территорий. Он позволит переселить людей из ветхого и аварийного жилья в новые дома. О необходимости раз и навсегда покончить с этой проблемой на заседании Госсовета говорил **Владимир Путин**.

«Эту позорную страницу надо закрывать, надо людей вытаскивать из трущоб, и так чтобы новые у нас не росли эти трущобы, чтобы объемы аварийного жилья не увеличивались. На это прошу обратить особое внимание, у нас программы соответствующие были, они там в известной степени продолжают, но мы не можем забыть об этом и забыть об этой категории наших граждан, в сторону отодвинуть, как будто мы не замечаем ничего, что там происходит», – подчеркнул президент.

<https://www.1tv.ru/news/2020-12-27/399233->

[bolee\\_10\\_tysyach\\_infrastrukturnyh\\_proektov\\_zapuscheno\\_v\\_rossii\\_v\\_2020\\_godu\\_nesmotrya\\_na\\_pandemiyu](https://www.1tv.ru/news/2020-12-27/399233-bolee_10_tysyach_infrastrukturnyh_proektov_zapuscheno_v_rossii_v_2020_godu_nesmotrya_na_pandemiyu)

### **1 КАНАЛ; 2020.12.27 12:07; БОЛЕЕ 172 МЛРД РУБЛЕЙ В ТЕЧЕНИЕ ТРЕХ ЛЕТ ПОЛУЧАТ НА РАЗВИТИЕ ДОРОГ РОССИЙСКИЕ РЕГИОНЫ**

Правила, как средства будут предоставляться субъектам и распределяться между ними, утвердили в правительстве. Деньги пойдут не только на создание инфраструктуры, но и внедрение интеллектуальных систем, которые позволят автоматизировать многие процессы, что вместе с реконструкцией трасс и строительством новых улучшит транспортную ситуацию. Работа в этом направлении ведется в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

<https://www.1tv.ru/news/2020-12-27/399216->

[bolee\\_172\\_mlrd\\_rublej\\_v\\_techenie\\_treh\\_let\\_poluchat\\_na\\_razvitie\\_dorog\\_rossiyskie\\_regiony](https://www.1tv.ru/news/2020-12-27/399216-bolee_172_mlrd_rublej_v_techenie_treh_let_poluchat_na_razvitie_dorog_rossiyskie_regiony)

### **EASTRUSSIA; 2020.12.28; ВСЕХ ПОВЕСТЕЙ ПРИЧАЛЬНЕЕ НА СВЕТЕ!**

#### **ЗДЕСЬ БУДЕТ ГОРОД-ХАБ**

Проект развития Корсаковского порта предусматривает масштабную реконструкцию и расширение морской гавани. На этой территории должен появиться многофункциональный глубоководный перегрузочный комплекс, располагающий техникой для перевалки контейнеров, генеральных грузов, рыбной продукции, а также складскими помещениями класса «А» и холодильными мощностями для хранения морепродуктов. Кроме того, в Корсакове запланировано строительство нового международного пассажирского терминала.

В границы Корсаковского морского торгового порта сейчас входят два морских причала. Навигация в гавани осуществляется круглогодично, за исключением терминалов Пограничное и Озерский, работающих с мая до середины декабря. Ежегодный грузооборот составляет более 1,5 млн т. В последнее время здесь растут контейнерные перевозки. Контейнерооборот порта Корсаков за 11 месяцев 2020 года к прошлогоднему уровню вырос на 7% – до 140,76 тыс. TEU (контейнеров в 20-футовом эквиваленте).

Для создания логистического портового технопарка необходимо, прежде всего, модернизировать базовую инфраструктуру: провести дноуглубление, продлить морской причал, возвести волнозащитные сооружения. «Порт производит пока сложное

впечатление: он не может принимать крупнотоннажные суда (обслуживает флот с осадкой до 7,5 м – Ред.), вызывает вопросы состояние портовой техники. Много чем надо заниматься, чтобы порт действительно стал современным», – заявил вице-премьер РФ Юрий Трутнев, в декабре 2020 года побывавший в Корсакове. По его словам, работы целесообразно осуществлять как за счет государственных, так и частных средств.

Как рассказал EastRussia заместитель министра транспорта и дорожного хозяйства Сахалинской области Максим Жоголев, работа по корсаковскому проекту сегодня ведется в нескольких направлениях. С **Минтрансом РФ** идет взаимодействие по вопросу включения объектов реконструкции и расширения портовой зоны в Корсакове в федеральный проект «Морские порты России» **Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** до 2024 года. Одновременно властями региона организована работа по консолидации земель, подпадающих под будущее строительство. Кроме того, сейчас разрабатывается инвестиционный замысел проекта, материалы ориентировочно будут готовы в I полугодии 2021 года.

Параллельно ведется поиск инвесторов. В частности, этим занимается Агентство Дальнего Востока по привлечению инвестиций и поддержке экспорта (АНО АПИ). В АНО АПИ подтвердили, что проведены переговоры с несколькими российскими и зарубежными инвесторами об участии в проекте по созданию хаба в порту Корсаков, но в детали не стали посвящать.

Известно, что в феврале 2020 года власти острова подписали соглашение с транспортным холдингом «Дело» и АО «Атомэнергпром» (входит в госкорпорацию «Росатом») о формировании на базе порта Корсаков транспортно-логистического узла для обслуживания СМП. Как заявил при подписании документа старший вице-президент УК «Дело» Андрей Яценко, Сахалин расположен на перекрестке грузопотоков между Россией и странами АТР, поэтому максимальное использование транзитного потенциала области может послужить дополнительным драйвером социально-экономического развития региона. В компании не ответили на запрос EastRussia относительно текущей ситуации по данному проекту.

В областном **минтрансе** ожидают, что обновленный порт сможет принять первые грузы в 2024 году. В целом проект разбит на несколько этапов вплоть до 2030 года.

### КУРС НА АРКТИКУ

С одной стороны, Корсаков продолжит работать на экспортно-импортное сообщение. Так, с Сахалина в страны АТР могут поставляться морские биоресурсы, сельхозпродукция. «Экспорт агропродукции имеет хорошие перспективы, она может быть востребована на рынке Японии, где цены на порядок выше, чем на Сахалине. В то же время затраты на электроэнергию, природный газ у нас в несколько раз меньше», – говорит министр инвестиционной политики Сахалинской области Дмитрий Лисневский.

Еще большие ожидания связаны с обеспечением международного транзита контейнеров между северо-западной Европой и восточной Азией, который планируется завести на Северный морской путь (СМП). Власти Сахалина хотят сделать Корсаков точкой разворота трафика в направлении арктического коридора. Согласно прогнозам региона, в перспективе грузооборот Корсаковского порта может увеличиться до 30 млн т в год, и основной его объем придется на контейнерные грузы – он будет способен переваливать до 1,1 млн TEU ежегодно.

Как считают в областном правительстве, через несколько лет перевозки по Севморпути достигнут 80-100 млн т ежегодно (по данным ФГУП «Атомфлот», в этом году грузопоток составит 32 млн т). Весомая доля транспортировки придется на углеводороды, экспортируемые из Арктики: ямальский сжиженный газ, нефть по проекту «Восток Ойл». В то же время часть загрузки может дать контейнерный поток. Согласно прогнозами Аналитического центра при правительстве РФ, потенциальный объем перевозок контейнеров через СМП оценивается в 1,8 млн TEU к 2030 году, сообщили в Росатоме.

Цель выглядит достаточно амбициозной, учитывая, что примерно такой же объем контейнеров, причем не только в транзитном сообщении, сегодня переваливают все дальневосточные порты.

Да и собственно транзит, следующий через морские порты и погранпереходы Дальнего Востока, занимает небольшую долю в контейнерных перевозках. В 2019 году через железнодорожные станции ДВЖД прошло 72 тыс. TEU в транзитном сообщении – почти 1/10 от общего контейнеропотока. Пока в дальневосточном регионе не состоялись многие планы по активному привлечению транзита в направлении Восток – Запад. Японские грузоотправители не менее 15 лет тестируют возможности Транссиба на перевозку собственных грузов, но прорыва в этом вопросе так и не произошло – основной трафик по-прежнему идет южным океанским маршрутом. Не оправдались пока и намерения с китайской стороны по развитию сообщений по международным транспортным коридорам, проходящим через территорию Приморского края. В 2019 году по МТК «Приморье-1» через погранпереход Суйфэньхэ – Гродеково перевезено лишь 7,5 тыс. контейнеров транзитом.

В 2020-м, несмотря на пандемию, железнодорожные перевозки транзитных грузов из КНР через Россию были на подъеме. За 11 месяцев, по данным АО «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс» (является совместным предприятием железных дорог Белоруссии, Казахстана и РФ), объем транспортировки по маршруту Китай – Европа – Китай на транзитных сервисах превысил 500 тыс. TEU – это на 60% больше уровня предыдущего года. Однако основная часть транзита миновала Дальний Восток, его продвижение организовано через погранпереходы в Забайкалье, Бурятии, Монголии, Казахстане.

Привлечение транзитных грузов на Северный морской путь – серьезная задача, которая требует не только появления должной инфраструктуры, говорит помощник ректора по научной работе Морского государственного университета им. адмирала Невельского Михаил Холоша. Необходимо создать определенный сервис, который нужно еще вывести на рынок контейнерных перевозок. Также четкого понимания требует, какого типа должны быть логистические хабы на Севморпути. Все это нуждается в подробном экономическом обосновании.

Член Совфеда РФ от Камчатского края Борис Невзоров уверен, что Севморпуть будет развиваться ускоренными темпами. В перспективе Россия планирует поставить на эту трассу 11 ледоколов для проводки судов. Первый, головной, «Арктика» сдан нынешней осенью. По данному проекту сейчас строятся ледоколы «Сибирь» и «Урал» (планируемый срок постройки – 2021 и 2022 год), а до 2026 года планируется спустить на воду суда аналогичного класса «Чукотка» и «Ямал». Кроме того, с судостроительным комплексом «Звезда» заключен контракт на строительство крупнейшего в мире атомного ледокола «Россия» (по проекту «Лидер»), который сможет работать во льдах круглогодично.

«Когда их (ледоколов – Ред.) будет достаточное количество, по Северному морскому пути пойдут рейсы и с Америки, и с Японии, и с Китая. Эта дорога самая короткая. Южный морской путь в полтора раза длиннее. Так что развитие Севморпути – это только вопрос времени. Когда-то люди не верили, что человек в космос полетит, а сегодня мы ведущая космическая держава», – сказал сенатор.

### «СЕРОГЛАЗКА» ПОЛОЖИЛА ГЛАЗ НА ТРАНЗИТ

Как уточнили в Росатоме, проект развития маршрута и логистического сервиса, получившего название Северный морской транзитный коридор (СМТК), сейчас находится на стадии раннего инвестиционного планирования и предпроектной проработки. «Предварительная концепция грузоперевозок предполагает организацию транспортно-логистических узлов (ТЛУ) для перегрузки контейнеров с судов ледового класса на контейнеровозы ледового класса («пит-стоп» перегрузки) для последующей перевозки по Севморпути. В настоящее время ведется выбор площадок под ТЛУ. Рассматриваются

площадки в нескольких регионах восточного плеча маршрута, в том числе на Сахалине и в Петропавловск-Камчатском», – сообщили EastRussia в департаменте коммуникаций Росатома.

То что Петропавловск-Камчатский удобен для обслуживания перспективных перевозок транзита по СМП, убеждены в правительстве Камчатского края. Порт, расположенный на берегу одной из крупнейших бухт в мире, находится в непосредственной близости к международным судоходным линиям, которые проходят на расстоянии 150-200 морских миль от восточного побережья Камчатки. Сегодня здесь также наблюдается рост перевалки контейнеров: за 11 месяцев переработано 95,36 тыс. TEU с увеличением к прошлогоднему уровню на 5,8%.

«В настоящее время создана рабочая группа, которая будет работать по вопросам, связанным с консолидацией транзитных грузов, и причальные сооружения на сегодня готовы принимать определенный объем таких грузов, – рассказали в **министерстве транспорта** и дорожного строительства Камчатского края. – На сегодняшний день инфраструктуры в принципе достаточно, но если будет потребность, мы готовы рассмотреть возможность увеличения мощностей».

По словам собеседника EastRussia, создающийся в порту терминал «Сероглазка» (входит в группу компаний «Норebo») помимо переработки рефрижераторных может работать и с сухими контейнерами. Нынешней осенью он отгрузил партию рыбы в контейнерах на атомный лихтеровоз «Севморпуть», который доставил продукцию в Санкт-Петербург.

Как ожидается, в 2022 году, по завершению II очереди терминала, «Сероглазка» будет способна переваливать почти 2 млн т грузов ежегодно. Кроме того, свои причалы в Петропавловске-Камчатском модернизирует ФГУП «Нацрыбресурс»: два уже готовы, еще один, как ожидается, будет введен после реконструкции в следующем году.

### СЕВМОРПУТИ НУЖЕН ЛИШЬ ОДИН РАЗВОРОТ

«Эффективность работы по модернизации портов станет решающей при выборе – Сахалин или Камчатка станет пунктом разворота Севморпути», – сказал Трутнев по итогам состоявшегося в Корсакове совещания.

«Это совершенно очевидно, что нам надо развивать и там порт, и здесь. Но какой порт будет двигаться быстрее, (...) будет зависеть, в том числе, и от руководства субъекта. Валерий Игоревич (Лимаренко, губернатор Сахалина – прим ред.) проявляет большую энергию в продвижении этого проекта. Я уверен, что такая же позиция будет и со стороны Владимира Солодова (губернатор Камчатки – прим ред.). Это нормальное соревнование». Способность уже сегодня работать с контейнерными грузами, уходящими в Арктику, увеличивает преимущества Камчатки, подчеркивают в руководстве региона. «Наш полуостров может стать новым центром мировой логистики. В перспективе мы видим Петропавловск как ключевой хаб, ворота Северного морского пути», – заявлял на церемонии губернатор Владимир Солодов, когда под загрузку контейнерами с рыбой в камчатском порту встал лихтеровоз «Севморпуть». Перспектива стать логистическим мегапорталом может обернуться «золотым ключиком» для региона, который постоянно входит в топ дотационных территорий. Но хватит ли Камчатке «пороху»?

Ведь и Сахалинская область упускать инициативу в этом деле не намерена. И как тут не вспомнить, что Валерий Лимаренко 11 лет проработал в Росатоме? Но, как философски заметили в областной администрации, конкуренция была, есть и будет. Гораздо хуже, когда только говорится, но ничего не делается. «Кто первый отладит логистическую цепочку, кто поднимет инфраструктуру, тот и будет на коне. Мы хотим, чтобы это был Сахалин», – сказал Максим Жоголев.

<https://www.eastrussia.ru/material/vsekh-povestey-prichalnee-na-svete/>

### **ИНТЕРФАКС; 2020.12.28; КРУГЛОГОДИЧНАЯ КОММЕРЧЕСКАЯ НАВИГАЦИЯ ПО СМП СТАНЕТ ВОЗМОЖНА ТОЛЬКО С ПОЯВЛЕНИЕМ ЛЕДОКОЛОВ «ЛИДЕР» – МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ**

Переход к полноценной круглогодичной коммерческой навигации по Северному морскому пути станет возможен только с появлением группировки атомных ледоколов проекта «Лидер», считает первый **заместитель министра** по развитию Дальнего Востока и Арктики Александр Крутиков.

«Все (переход к круглогодичной навигации) привязывается к появлению группировки «Лидеров». Без них круглогодичная навигация в восточной части Арктики невозможна», – сообщил Крутиков в интервью «Интерфаксу».

«Причем всегда надо подчеркивать – навигация, то есть судоходство с коммерческой скоростью, с выгодой для клиента. «Лидеры» призваны ее обеспечить, сформировать широкий канал, достаточный для прохождения крупных судов. Соответственно, пока эта группировка не появится, говорить о круглогодичном судоходстве преждевременно», – сказал он.

Для обеспечения круглогодичной навигации по Северному морскому пути планируется построить три атомохода проекта «Лидер» мощностью 120 МВт. Согласно плану дирекции Северного морского пути, головной ледокол проекта «Россия» войдет в ледокольную группировку в 2028 году и еще два перспективных в 2031 и 2035 годах.

Также строится атомный ледокольный флот судов проекта 22220. Головной универсальный атомный ледокол «Арктика» проекта 22220 вошел в состав атомного флота в октябре. Остальные четыре ледокола проекта находятся в разной степени готовности, их планируется ввести в эксплуатацию до 2026 года. Так, ледокол «Сибирь» планируется сдать в 2021 году, «Урал» – в 2022 году, «Якутия» – в 2023 году, «Чукотка» – в 2026 году.

### **ИНТЕРФАКС; 2020.12.28; СРОК ПОДГОТОВКИ ТЭО КОНТЕЙНЕРНОГО ОПЕРАТОРА ДЛЯ ТРАНЗИТА ГРУЗОВ ПО СМП СДВИГАЕТСЯ НА I КВ. 2021Г – МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ**

Структура ГК «Росатом» завершит подготовку технико-экономического обоснования (ТЭО) создания российского контейнерного оператора для транзита грузов по Северному морскому пути в первом квартале 2021 года, сообщил в интервью «Интерфаксу» первый **заместитель министра** по развитию Дальнего Востока и Арктики Александр Крутиков.

«Процессом занимается «дочка» «Росатома» – «Русатом Карго». На данный момент она на стадии подготовки технико-экономического обоснования как контейнерной линии, так и портов-хабов. К сожалению, эта работа чуть-чуть сдвигается вправо буквально на несколько месяцев. Из-за ограничительных мер не было возможности до конца обследовать все площадки в этом году, часть успели, но далеко не все. А уже пора принимать решение по условной точке вход с восточной стороны. Варианты рассматриваются разные – и Владивосток, и Сахалин, и Камчатка, и Чукотка. С западной, бесспорно, незамерзающий Мурманск, но и внутри Мурманска есть несколько разных площадок, отличающихся друг от друга по экономике», – сказал Крутиков.

«По ходу возникает много вопросов: от дноуглубления для каждой площадки до цены за услуги отечественного ледокола. Идут расчеты, готовятся большие имитационные экономические и транспортные модели. Коллеги из «Русатом Карго» планируют в первом квартале 2021 года эту работу завершить. Тогда мы будем видеть разные сценария экономики международных перевозок по Севморпути. И тогда уже можно будет какие-то первые решения принимать», – добавил он.

По словам Крутикова, необходимо понимать, какие преимущества для перевозок мы можем дать по сравнению с южным маршрутом через Суэцкий канал. «История Суэцкого канала столетняя, она легко прогнозируема, то есть целевые ориентиры для нас понятны.

Теперь надо рассчитать, что нужно сделать для того, чтобы вписаться в экономически обоснованную стоимость перевозки одного контейнера по Севморпути. Так, чтобы было клиенту было выгодно использовать российский арктический маршрут», – отметил он.

«Эффективность перевозок по Севморпути на восток доказали ряд российских компаний. Кроме «НОВАТЭКа» (МОЕХ: NVTK) это «Газпром нефть» (МОЕХ: SIBN), СУЭК. Но еще раз: эффективно в летний период и в начале осени, когда максимально чистая вода. Сейчас это 4 месяца, даже если в результате потепления будет 6-7 месяцев, это неинтересно глобальным (контейнерным – ИФ) перевозчикам. Им нужно круглогодичное расписание, четкое, нерушимое. Пока Россия этого не обеспечит, Севморпуть полноценно как транзитный коридор не заработает», – полагает Крутиков.

Как сообщалось, «Росатом» рассчитывает, что Севморпуть к 2035 году станет базовым элементом конкурентоспособного международного и национального морского транспортного коридора. Планировалось, что в конце 2020 года будет готово предварительное ТЭО создания портов-хабов для транзита грузов по Севморпути, а также предварительное ТЭО создания российского контейнерного оператора.

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

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

### **ТАСС; 2020.12.29; СПЕЦИАЛИСТЫ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ БОЛЕЕ 100 КМ ДОРОГ В ПРИМОРЬЕ В 2020 ГОДУ**

Специалисты в 2020 году отремонтировали в Приморье более 100 км дорог регионального значения и Владивостокской агломерации по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Об этом сообщил во вторник ТАСС министр транспорта и дорожного хозяйства региона Виктор Свяченковский.

«Отремонтировано 53,51 км дорог регионального значения, 51,58 км дорог Владивостокской агломерации. В нормативное состояние приведено 47,44% дорог регионального значения, 68,06% дорог Владивостокской агломерации. Установлено 15 комплексов видеofиксации», – сказал Свяченковский.

Кроме того, в 2020 году были введены в эксплуатацию мостовые переходы через реки Кроуновку и Смолянинку (Лабогу) и объекты в ТОР «Михайловский». Специалисты завершили строительство пяти мостовых переходов, в том числе через реки Крутобережную на севере края, Артемовку, Крыловку. Началось строительство и реконструкция 14 мостовых переходов общей протяженностью участков реконструкции 11,95 км, добавил министр.

В прошлом году по **нацпроекту** в крае было введено в эксплуатацию и отремонтировано почти 100 км приморских автодорог.

Приморье второй год участвует в национальном проекте **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Его цель – увеличение в 2024 году доли автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, не менее чем до 50%, снижение доли автодорог регионального значения, работающих в режиме перегрузки, на 10% по сравнению с 2017 годом и снижение количества мест концентрации дорожно-транспортных происшествий на дорожной сети в два раза по сравнению с 2017

годом, а также доведение во Владивостокской агломерации доли автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям, до 85%.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/10373143>

### **ТАСС; 2020.12.28; НА ТРАССЕ «ТАВРИДА» В КРЫМУ НАЧАТО СОЗДАНИЕ ПРИДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Инвесторы начали создание первых четырех объектов придорожной инфраструктуры на трассе «Таврида» в Крыму, сообщается в понедельник на сайте правительства республики. «Инвесторы приступили к практической реализации двух многофункциональных зон и двух автозаправок. Два объекта расположены в Белогорском районе, по одному – в Кировском и Симферопольском районах», – сообщила заместитель председателя Совета министров Крыма – министр финансов республики Ирина Кивико.

О трассе

Трасса «Таврида» – четырехполосная автодорога первой технической категории, которая станет основой развития новой транспортной системы Крыма. Строительство дороги началось в 2017 году, стоимость проекта превышает 140 млрд рублей. Средства предусмотрены федеральной целевой программой развития Крыма и Севастополя. Дорога будет проложена в обход населенных пунктов, оборудована надземными пешеходными переходами, путепроводами и двухуровневыми транспортными развязками, что позволит значительно сократить время в пути.

Проезд по «Тавриде» от Керчи до Симферополя, по расчетам **Минтранса** Крыма, займет около двух часов, а от Керчи до Севастополя – менее трех. Сейчас путь от Керчи до Симферополя в среднем можно преодолеть за 3,5 часа. Общая протяженность трассы составляет 250,7 км. Строительство разбито на семь этапов, шесть из которых ведутся на территории Республики Крым (237,2 км).

<https://tass.ru/ekonomika/10367641>

### **ТАСС; 2020.12.28; В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАКЛЮЧИЛИ НОВЫЙ КОНТРАКТ НА РЕКОНСТРУКЦИЮ ДОРОГИ НА ОСТРОВЕ ОЛЬХОН**

Власти Иркутской области заключили новый контракт на реконструкцию первого – шестикилометрового – участка дороги на байкальском острове Ольхон. Об этом в понедельник сообщила **пресс-служба** регионального правительства.

Летом 2020 года правительство области расторгло контракт с предыдущим подрядчиком, компанией «Стройдорхолдинг», которая выиграла аукцион, но к выполнению работ не приступила. Губернатор Игорь Кобзев сообщал ТАСС, что подрядчик сам отказался от контракта.

«[Новый] контракт на проведение капитального ремонта автомобильной дороги Баяндай – Еланцы – Хужир на участке со 153,9 км по 159,5 км был подписан 22 декабря 2020 года. Сейчас в оперативном порядке к месту последующих работ подрядная организация завозит тяжелую технику», – говорится в сообщении.

До конца февраля на Ольхоне обустроят строительный городок. К реконструкции участка дорожники приступят в начале дорожно-строительного сезона в 2021 году. По условиям контракта, завершить работу подрядчик должен в 2022 году. По информации с сайта госзакупок, новый контракт заключен с ООО «Эксплуатационное предприятие «Байкал-138». Стоимость работ – 269,8 млн рублей.

В 2017 году во время «Прямой линии» с президентом **Владимиром Путиным** жители Ольхона пожаловались на инфраструктурные проблемы. Они сообщили, что по острову проложена грунтовая дорога протяженностью 35,2 км, которая находится в плохом состоянии. Президент потребовал от властей региона решить вопрос с реконструкцией.

<https://tass.ru/sibir-news/10364395>

### **КОММЕРСАНТЬ ЕКАТЕРИНБУРГ; 2020.12.28; 2020-Й НЕ СТАЛ ГОДОМ ОБМАНУТЫХ ОЖИДАНИЙ; С МАРТА СВЖД РЕШАЛА ДЛЯ ЭКОНОМИКИ КЛЮЧЕВУЮ ЗАДАЧУ: УДЕРЖАТЬ ПАДАЮЩЕЕ, ПОДДЕРЖАТЬ РАСТУЩЕЕ**

Свердловская железная дорога (СвЖД) уверенно прошла 2020 год, хотя пандемия серьезно повлияла на транспортную отрасль во всем мире. С марта магистраль решала для экономики ключевую задачу: удержать падающее, поддержать растущее. Грузоотправителям был предложен целый пакет решений, расширяющих и упрощающих доступ к инфраструктуре РЖД. Пассажирам – безопасные перевозки, регионам – помощь РЖД-медицины.

Предварительные итоги работы железнодорожного транспорта в 2020 году подвели на СвЖД. Конечно, одной из самых важных тем стала пандемия коронавирусной инфекции. Пандемия во всех сферах проверила способность отвечать вызовам времени, расставив приоритеты по-новому. Проверку проходили и люди, и целые системы.

Железная дорога мобилизовалась очень быстро, потому что и в «мирное» время готова к любому развитию событий.

На фоне ситуации с COVID-19, чтобы обеспечить пассажирам максимальную безопасность, на вокзалах регулярно обрабатываются все помещения. Обработка вокзала Екатеринбург, например, проводится 12 раз в сутки. В поездах перед рейсом проводится полная дезинфекция, увеличена периодичность уборки в пути. СвЖД активно выводит на маршруты новый подвижной состав, который оснащен специальными установками для обеззараживания воздуха, в том числе рельсовые автобусы РА-3, электрички «Ласточка».

Отлично справляется с новыми вызовами система корпоративной медицины. Лаборатория клинической больницы «РЖД-Медицина» в Екатеринбурге одной из первых на сети получила право на проведение тестов на COVID-19. Приняты превентивные меры по недопущению распространения инфекции среди железнодорожников, возросла помощь системе здравоохранения регионов. Клиники «РЖД-Медицины» в Екатеринбурге и Тюмени с апреля перевели часть своих мощностей на прием территориальных пациентов. Стационар в Перми с ноября работает как инфекционный госпиталь. Центр восстановительной медицины принимает на реабилитацию пациентов, перенесших болезнь в тяжелой форме.

Не только медики – все работники буквально в суточный срок перешли «на особое положение». Железнодорожники научились выполнять свою работу в новых условиях и дополнительно проявили инициативу, заполняя те ниши, где возникла потребность в помощи. Волонтеры РЖД начали развозить пенсионерам продуктовые наборы и лекарства, работники детской железной дороги наладили изготовление защитных медицинских экранов.

Там, где у регионов намечались трудности с доступностью транспортных услуг из-за противоэпидемических ограничений, магистраль обеспечивала доставку социальных грузов – продуктов, средств индивидуальной защиты, топлива; наращивала перевозку важных для экономики номенклатур.

«В ноябре мы увеличили погрузку на 5% к аналогичному периоду прошлого года, а за 11 месяцев выросли на 1,3%. Если коротко, то с марта СвЖД решала для предприятий и экономики ключевую задачу: удержать падающее, поддержать растущее. Был разработан целый пакет проектов, расширяющих и упрощающих для грузоотправителей доступ к инфраструктуре РЖД», – отмечает начальник СвЖД Иван Колесников.

Драйвером роста в 2020 году стали контейнерные перевозки. Создание условий для отправки грузов в контейнерах с тех станций, где раньше такого сервиса не было, способствовало привлечению новых объемов. К погрузке удалось добавить в среднем 2,5 контейнерных поездов в сутки. Такие составы следуют ускоренным расписанием, с сокращением сроков погрузочно-разгрузочных операций в конечных пунктах. В целом в

2020 году перевозки контейнеров на СвЖД выросли на треть. А количество направлений курсирования контейнерных поездов с учетом новых маршрутов достигло 89.

Новые горизонты открывает развитие контрейлерных перевозок, когда часть маршрута автомобильный прицеп следует по железной дороге на специальной платформе. 30 сентября состоялась первая контрейлерная отправка из Екатеринбурга в Москву. Сервис может быть востребован как крупными ретейлерами, так и частными автовладельцами. Технология позволит увеличить объемы перевозок железнодорожным транспортом, снизить воздействие большегрузных автомобилей на инфраструктуру и экологию.

Доказавшие свою эффективность технологические решения помогают СвЖД обеспечить партнерам предсказуемость и стабильность. Так, сервис «Ночной экспресс», разработанный на основе технологии перевозки грузов по согласованному расписанию, предусматривает ускоренную доставку грузов на короткие расстояния в ночное время, когда инфраструктура менее загружена. Он позволяет оптимально интегрировать грузоперевозки в технологический цикл предприятий, сократить сроки доставки (для клиента уменьшается продолжительность оплачиваемой аренды вагонов), рационально использовать ресурсы. На регулярной основе «Ночной экспресс» сейчас курсирует по 12 маршрутам.

**Проактивный подход**

«Ставка была сделана на тщательное изучение и прогнозирование потребностей предприятий, то есть проактивный подход. Мы организовали разработку так называемых паспортов станций; актуализировали реестры промышленных предприятий в зоне тяготения определенных мест погрузки, расширив зоны транспортной доступности. Учитывали объемы и ритмичность производства, номенклатуру выпускаемой продукции, логистику, перспективы. Выявив ожидания клиентов, определили точки взаимодействия и наладили адресную работу», – говорит Иван Колесников, подчеркивая, что СвЖД находится в постоянном диалоге с грузовладельцами.

Паспортизация клиентской базы и улучшение инфраструктуры в точках погрузки дали СвЖД возможность привлечь дополнительных клиентов. Свердловская дирекция по управлению терминально-складским комплексом, которая оперирует сетью грузовых дворов на основных станциях дороги, заключила с начала года более 140 новых договоров. Дополнительно на терминалах было переработано более 600 тыс. т грузов.

СвЖД активно участвует в реализации национального проекта «Безопасные и качественные дороги». Так, для строительства дороги Ноябрьск–Муравленко на грузовом терминале ст. Ноябрьск-1 выгрузили за полгода более 3,5 тыс. вагонов щебеночной продукции. Под проект строительства автотрассы Тюмень–Тобольск передислоцировали два современных перегружателя и организовали новую производственную площадку на ст. Усть-Тавда. Это позволило организовать выгрузку щебня в интересах заказчика на «месте притяжения груза». Перевозки строительных грузов за счет коммерческого щебня за 11 месяцев выросли на 1,3 млн т.

<https://www.kommersant.ru/doc/4636476>

### **ТАСС; 2020.12.28; РЖД ПОДПИСАЛИ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ СОГЛАШЕНИЕ О РЕАЛИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ РАБОТ В СЕРБИИ**

«РЖД Интернешнл» («дочка» РЖД) и «Инфраструктура железных дорог Сербии» подписали дополнительное соглашение о втором этапе реконструкции участка Стара Пазова – Нови Сад к контракту, заключенному в начале 2019 года. Об этом говорится в сообщении РЖД.

Документ предусматривает выполнение работ и поставку материалов на сумму €58 млн в рамках второго этапа реконструкции, модернизации и строительства двухпутной железной дороги под скорость 200 км/ч на участке Стара Пазова – Нови Сад протяженностью 40,44 км на линии Белград – Будапешт. В частности, РЖД проведут

работы по строительству архитектурных объектов технического и гражданского назначения, автомобильных дорог, регуляции водотоков, благоустройству полосы отвода железной дороги и станционных территорий, устройству энергоснабжения для всех объектов инфраструктуры и контактной сети. Работы, предусмотренные дополнительным соглашением, будут завершены к концу 2021 года.

Как ранее сообщил журналистам первый заместитель генерального директора РЖД Сергей Павлов, компания реализует инфраструктурные проекты на территории Сербии в соответствии с графиком, несмотря на пандемию коронавируса.

В январе 2019 года «РЖД Интернешнл» и «Инфраструктура железных дорог Сербии» подписали соглашение на сумму €230 млн. Контракт включает в себя проектирование и строительство единого диспетчерского центра по управлению движением поездов, работы и поставку материалов в рамках второго этапа реконструкции, модернизации и строительства двухпутной железной дороги для движения поездов со скоростью 200 км/ч на участке Стара Пазова – Нови Сад протяженностью 40,44 км на линии Белград – Будапешт.

<https://tass.ru/ekonomika/10369325>

### **ТАСС; 2020.12.28; КЖД В 2021 ГОДУ ПЛАНИРУЕТ ВДВОЕ УВЕЛИЧИТЬ ОБЪЕМ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК – КОМПАНИЯ**

Калининградская железная дорога (КЖД, входит в РЖД) совместно с партнерами планирует удвоить объем контейнерных перевозок грузов в 2021 году. Об этом сообщила в понедельник газета «Гудок» со ссылкой на начальника Калининградской магистрали Сергея Сапегина.

«За 11 месяцев 2020 года в направлении Китай – Европа – Китай было перевезено по инфраструктуре КЖД 38,9 тыс. ДФЭ (в 4,2 раза больше контейнерных грузов по сравнению с объемом перевозок в январе – ноябре прошлого года). Партнерами подтверждено увеличение объемов контейнерных перевозок в 2021 году в два раза, в том числе с использованием мультимодальных маршрутов», – отмечает издание.

7 августа было подписано соглашение о взаимодействии ОАО «РЖД», **Министерства транспорта России** и правительства Калининградской области по реализации федерального проекта «Транспортно-логистические центры» (ТЛЦ) на территории Калининградской области. Действующий на станции Дзержинская-Новая транспортно-логистический центр «Калининград» и его сателлит на станции Черняховск станут частью сети узловых грузовых мультимодальных ТЛЦ на территории страны. Сейчас на станции Черняховск строится новый контейнерный терминал. Согласно инвестиционной программе запланированы укладка подкрановых путей и ввод в эксплуатацию нового козлового контейнерного крана с пролетом под 4 пути – российской и европейской колеи. Перерабатывающая способность ТЛЦ «Черняховск» за счет его обновления в 2021 году увеличится в 1,5 раза – с 300 тыс. ДФЭ до 450 тыс. ДФЭ .

Отмечается, что КЖД организована перевозка продукции сельхозпроизводителей области на экспорт в Литву и во внутриобластном сообщении. С начала этого года погрузка зерновых составила 245 тыс. тонн, что в 3,6 раза больше, чем в прошлом году (72,8 тыс. тонн). В 2021 году будет отработана мультимодальная технология погрузки зерновых грузов в Калининградском морском торговом порту для отправки на экспорт.

Планируется развитие перевозки строительных грузов со станции Краснолесье. В настоящее время уже перевезено 90 тыс. тонн песка, что в 7 раз выше уровня 2019 года (13,5 тыс. тонн). В следующем году на этом направлении будет отремонтировано 13 км путей. С учетом того что местный производитель планирует приобретение дополнительного подвижного состава, увеличение объемов перевозок составит почти 100 тыс. тонн, отмечается в сообщении.

### **ТАСС; 2020.12.28; В КРЫМУ ПЛАНИРУЮТ УВЕЛИЧИТЬ КОЛИЧЕСТВО ПРИГОРОДНЫХ ПОЕЗДОВ**

Железнодорожники планируют в 2021 году увеличить количество пригородных поездов, курсирующих по Крыму, и построить под Евпаторией две новые железнодорожные станции, сообщил в понедельник журналистам председатель комитета по туризму, курортам и спорту Государственного совета республики Алексей Черняк.

«На следующий год они планируют увеличить количество пригородных поездов. В планах у них строительство, <...> помимо реконструкции 27 вокзальных комплексов, которые есть в республике Крым <...> По направлению в сторону Евпатории две новые станции будут строиться с нуля. Там, где сейчас только плиты и перекрытия лежат, сейчас люди выходят и останавливаются. В следующем году будет финансирование», – сказал Черняк.

Депутат уточнил, что в Крыму многие местные жители стали предпочитать железнодорожный транспорт автомобильному.

Южная пригородная пассажирская компания начала работу 1 января 2020 года. В маршрутной сети десять направлений: Симферополь – Феодосия, Солёное Озеро – Евпатория, Керчь – Анапа, Симферополь – Севастополь, Симферополь – Евпатория, Симферополь – Солёное озеро, Джанкой – Керчь, Керчь – Феодосия, Феодосия – Армянск, Севастополь – Евпатория. По последним данным, менее чем за год на территории полуострова перевезено 3 миллиона пассажиров.

<https://tass.ru/obschestvo/10368339>

### **ТАСС; 2020.12.28; СКОРОСТНОЙ ЭЛЕКТРОПОЕЗД «ЛАСТОЧКА» ВЫШЕЛ В ПЕРВЫЙ РЕЙС МЕЖДУ ПЕТЕРБУРГОМ И ТИХВИНОМ**

Скоростной электропоезд «Ласточка» вышел в первый рейс от Ладужского вокзала в Санкт-Петербурге до города Тихвин в Ленинградской области. Об этом в понедельник сообщили в **пресс-службе** Северо-Западной пригородной пассажирской компании.

Тихвин расположен на юго-востоке Ленинградской области, на обоих берегах реки Тихвинка (бассейн Ладужского озера) в 215 км от Петербурга.

«Северо-Западная пригородная пассажирская компания при поддержке администрации Петербурга и Ленинградской области, а также Октябрьской железной дороги продолжает расширять маршрутную сеть электропоездов «Ласточка» и запускает новый скоростной маршрут Санкт-Петербург (Ладужский вокзал) – Тихвин», – сообщили в компании.

Маршрут Санкт-Петербург – Тихвин стал тринадцатым по счету, где эксплуатируются «Ласточки». По маршруту следования поезд будет делать остановки на станциях Мга, Волховстро-1, Куколь, Сорокино, Мыслино, Валя, Цвылево, Костринский.

Транспортная доступность и удобный график

На торжественном отправлении поезда генеральный директор Северо-Западной пригородной пассажирской компании Виталий Григорьев отметил, что география курсирования «Ласточки» расширяется и повышается качество услуг, предоставляемых пассажирам. Начальник Октябрьской железной дороги Виктор Голомолзин напомнил, что в этом году «Ласточки» начали курсировать до Старой Руссы и Валдая. Он рассказал, что новый маршрут до Тихвина и удобный для пассажиров график были разработаны совместно с правительствами Ленинградской области и Санкт-Петербурга.

«Безусловно, «Ласточки» будут пользоваться популярностью, новый маршрут улучшит транспортную доступность [для] жителей нашего региона», – сказал на мероприятии зампреда правительства Ленинградской области Сергей Харлашкин. Глава комитета по развитию туризма Санкт-Петербурга Сергей Корнеев отметил, что новое направление даст новый импульс развитию сети маршрутов «Серебряное ожерелье России» по Северо-Западу страны.

<https://tass.ru/ekonomika/10371745>

### **ТАСС; 2020.12.28; ФПК ЗАПУСТИЛА ПРЯМОЙ ПОЕЗД ИЗ МОСКВЫ В МУРМАНСКИЕ АПАТИТЫ ДО ГОРНОЛЫЖНОГО КУРОРТА**

Первый двухэтажный поезд отправился днем из Москвы в Апатиты Мурманской области до горнолыжного курорта в Хибинах. Об этом сообщили ТАСС в понедельник в **пресс-службе** Федеральной пассажирской компании (АО «ФПК», дочерняя компания ОАО «РЖД»).

«В связи постановлением правительства Мурманской области в Апатитах действуют ограничения на въезд для граждан, не имеющих постоянную регистрацию по месту жительства (месту пребывания) в этом городе. Поезд запущен, отправлением 14:50 из Москвы с прибытием в Апатиты в 14:49 следующих суток. Поездом смогут воспользоваться жители с пропиской в Кировске и Апатитах, а также люди, у которых есть разрешение на въезд», – сказал собеседник агентства.

В **пресс-службе** уточнили, что люди без прописки могут сдать билеты без дополнительных плат и сборов, вернуть деньги за неиспользованные билеты можно только в кассах дальнего следования АО «ФПК». О действующих ограничениях пассажиров будут также информировать сотрудники поездных бригад при посадке. «На транзитных пассажиров с проездными документами до Мурманска данные ограничения не распространяются», – отметили в ФПК.

Ранее сообщалось, что «Горнолыжный экспресс» из 11 вагонов будет курсировать с 28 декабря 2020 года по 10 января 2021 года по специально разработанному расписанию, 14 декабря на брифинге по коронавирусу в Мурманске глава региона Андрей Чибис заявлял о планируемой отмене «Горнолыжного экспресса» в связи с эпидемиологической обстановкой в области.

<https://tass.ru/ekonomika/10369561>

### **ПРАЙМ; 2020.12.28; МИШУСТИН ПОРУЧИЛ ПОДПИСАТЬ ОТ ИМЕНИ РФ КОНВЕНЦИЮ ПО МОРСКИМ СРЕДСТВАМ НАВИГАЦИИ**

Председатель правительства **Михаил Мишустин** поручил Минобороны подписать от имени РФ международную конвенцию по морским средствам навигационного оборудования, следует из распоряжения кабмина, опубликованного на официальном портале правовой информации.

Там отмечается, что документ представлен Минобороны и согласован с российским министерством иностранных дел, **Минтрансом**, а также госкорпорацией «Росатом».

Как следует из проекта конвенции, опубликованного в понедельник, документом предусмотрено создание международной организации по морским средствам навигационного оборудования. Она выступает в качестве межправительственной организации и носит «консультативный и технический характер». Такая организация содействует безопасному судоходству, расширению доступа к техническому сотрудничеству, в частности, связанному с передачей опыта, научных технологий в области морских средств навигации.

Организация состоит из генассамблеи, совета, комитетов и вспомогательных органов по поддержке работы такой структуры, а также секретариата. В документе перечисляются функции каждого из органов, а также их ключевые цели. Официальными языками организации по морским средствам навигационного оборудования являются английский, русский, французский, испанский, китайский и арабский.

«Расходы на деятельность организации обеспечиваются за счет: ... взносов государств-членов, платежей ассоциированных и аффилированных членов, пожертвований, грантов», – говорится в документе.

### **ПРАЙМ; 2020.12.28; АПЕЛЛЯЦИЯ ЕЩЕ УМЕНЬШИЛА ВЗЫСКАНИЕ С «ОТКРЫТОГО ПОРТА НАХОДКА» В ПОЛЬЗУ «СУММЫ»**

Девятый арбитражный апелляционный суд изменил решение нижестоящего суда, уменьшив взыскание с АО «Открытый порт Находка» (ОПН) в пользу обанкротившейся компании «Стройновация» из группы «Сумма» бизнесмена Зиявудина Магомедова с 84 миллионов до 49 миллионов рублей.

Как следует из опубликованного в понедельник постановления, апелляционный суд частично удовлетворил жалобу ответчика и отклонил жалобу истца на принятое в октябре решение арбитражного суда Москвы, который удовлетворил иск частично – «Стройновация» требовала около 817 миллионов рублей.

«Стройновация» в 2015 году заключила с правопродшественником ОПН контракт на более чем 13 миллиардов рублей на строительство универсального производственно-перегрузочного комплекса «Север» в порту Восточном. Для реализации проекта «Стройновация» взяла в аренду у ОПН земельный участок и временный причал в бухте Врангеля с условием, что ОПН как заказчик будет компенсировать генподрядчику затраты по арендной плате.

В решении суда говорится, что долг ОПН по оплате выполненных структурой «Суммы» работ, по расчету истца, составляет около 455 миллионов рублей, его затраты на аренду – еще более 242 миллионов. Но суд первой инстанции взыскал только 84 миллиона рублей, поскольку по большей части обязательств оказался пропущен срок исковой давности. Апелляционный суд исключил из суммы взыскания еще и компенсацию аренды причала. Он установил, что по ней стороны не договаривались.

На лето 2018 года ОПН также входил в группу «Сумма» и занимался строительством морского терминала «Север» для перевалки угля в порту «Восточный-Находка». Железнодорожную и морскую инфраструктуру для порта строила «Стройновация», выигравшая конкурс «Ространсmodernизации», подведомственной **Минтрансу РФ**. Газета «Коммерсант» в июле 2019 года писала, что акционеры «Востокугля» Дмитрий Босов и Александр Исаев купили у ОПН «Север», строительство которого они намеревались завершить и начать экспорт через него в 2022 году. Босов погиб в мае этого года.

### **ТАСС; 2020.12.28; НА МЕСТЕ РАЗЛИВА В ПРИМОРЬЕ СОБРАЛИ БОЛЕЕ 1,3 ТОННЫ НЕФТЕСОДЕРЖАЩЕЙ ВОДНОЙ ЭМУЛЬСИИ**

Более 1,3 тонны водной эмульсии, содержащей нефтепродукты, собрали в районе причала порта Находка, где произошел аварийный разлив топлива, основные мероприятия по очистки акватории завершились. Об этом сообщила в понедельник **Морская спасательная служба Росморречфлота**.

«Аварийно-спасательные подразделения Приморского филиала Морской спасательной службы завершили основные мероприятия по очистке загрязненной территории в районе 63-го причала порта Находка, где произошел аварийный разлив нефтепродуктов. По предварительным данным, на акватории порта произошел разлив топлива – мазут марки Ф5. На момент завершения сбора аварийного разлива мазута спасателями было собрано более 1,3 тонны нефтесодержащей водной эмульсии», – говорится в сообщении.

Уточняется, что на место происшествия был направлен спасательный катер-бонопостановщик «Капитан Барабаш». Специалисты установили боновое ограждение длиной 300 м, им также предстоит выяснить источник загрязнения.

Сообщение о том, что в акватории бухты Находка в районе причальной стенки ООО «Атис Энтерпрайз» были сброшены льяльные воды или другие нефтесодержащие жидкости с иностранного торгового судна, поступило в субботу. Площадь разлива составила около 150 кв. метров.

<https://tass.ru/proisshestviya/10370311>

### **ТАСС; 2020.12.28; РОСРЕЕСТР ПЛАНИРУЕТ УПРОСТИТЬ РЕГИСТРАЦИЮ ЧАСТНЫХ ДОМОВ НА ПРИАЭРОДРОМНЫХ ТЕРРИТОРИЯХ**

Росреестр готовит законопроект, который предполагает упрощение регистрации индивидуальных частных домов, находящихся на приаэродромных территориях. Об этом сообщил на пресс-конференции статс-секретарь – заместитель руководителя Росреестра Алексей Бутовецкий.

«Нам понадобятся две небольшие поправки в законодательство о приаэродромных территориях, чтобы исключить для владельцев бытовой недвижимости необходимость получения этих согласований (с **Росавиацией** – прим. ТАСС). Сейчас мы начали подготовку этого законопроекта. Я думаю, что в первом квартале следующего года такое решение должно быть [принято]», – сказал Бутовецкий.

В действующем законодательстве прописано, что до момента описания и постановки на учет приаэродромных территорий с подзонами все размещаемые в таких местах объекты должны согласовываться с **Росавиацией**. Поэтому гражданам для оформления собственности на свои дачи, частные дома, садовые и огородные участки необходимо получить согласование от ведомства. Бутовецкий отметил, что в Росавиации не видят угрозы безопасности для полетов от подобных объектов.

По словам представителя Росреестра, особенно остро такая проблема стоит для Московской области, где исторически на территориях вблизи аэродромов находится большое количество бытовой недвижимости. В их числе сады, огороды, дачи, коттеджные поселки, индивидуальные жилые дома. После внесения поправок в закон о приаэродромных территориях проблема оформления собственности на недвижимость решится для 60 тыс. объектов в Подмосковье, добавил Бутовецкий.

<https://tass.ru/nedvizhimost/10368543>

### **ТАСС; 2020.12.28; РОССИЙСКИЕ АВИАКОМПАНИИ ЗА 11 МЕСЯЦЕВ СОКРАТИЛИ ПЕРЕВОЗКИ НА 46,2%**

Российские авиакомпании по итогам января-ноября 2020 года уменьшили перевозки по сравнению с аналогичным периодом годом ранее на 46,2%, до 64,14 млн пассажиров, следует из уточненных данных **Росавиации**.

При этом международные перевозки за отчетный период сократились на 75,6%, до 12,56 млн пассажиров, внутренние – на 23,8%, до 51,57 млн пассажиров.

В ноябре международные перевозки сократились на 85,5%, до 525,7 тыс. пассажиров по сравнению с ноябрем прошлого года, а внутренние – на 22,6%, до 4,14 млн пассажиров.

При этом за 11 месяцев «Аэрофлот» сократил перевозки на 60,7%, до 13,54 млн пассажиров, S7 – на 11,9%, до 11,22 млн (ранее S7 и его дочерняя компания «Глобус» были объединены в одну авиакомпанию), «Победа» – на 12,4%, до 8,22 млн, «Россия» – на 51%, до 5,38 млн, а «Уральские авиалинии» снизили перевозки на 40,4%, до 5,34 млн пассажиров.

<https://tass.ru/ekonomika/10365621>

### **ТАСС; 2020.12.28; АВИАКОМПАНИЯ «СИЛА» ГОТОВА ВЫПОЛНЯТЬ РЕЙСЫ В БЕЛОКУРИХУ В СЛУЧАЕ ИХ СУБСИДИРОВАНИЯ**

Авиакомпания «Сибирская легкая авиация» («Сила») готова открыть прямые рейсы из Новосибирска, Томска, Кемерово и Новокузнецка в алтайский город-курорт Белокуриха, если они будут субсидироваться государством. Об этом в понедельник сообщил журналистам генеральный директор авиакомпании Андрей Богданов.

Полномочный представитель **президента РФ** в Сибирском федеральном округе Сергей Меняйло 21 декабря заявил, что намерен обратиться в **Росавиацию** и инициировать субсидирование рейсов из города-курорта Белокурихи, который ежегодно посещают не

менее 200 тыс. гостей, в другие города Сибири. Полпред отметил, что спрос на такие рейсы есть.

«Я знаю, что сейчас среди субъектов ведется работа по выделению нам денег. Вступив в софинансирование с **Росавиацией** по федеральной программе, ожидаем, что у нас начнутся рейсы из Новосибирска, Томска, Кемерово и, возможно, Новокузнецка в Белокуриху напрямую», – сказал Богданов.

Курорт федерального значения Белокуриха расположен в Алтайском крае в 227 км по трассе от аэропорта региона в Барнауле. Аэропорт в соседней Республике Алтай находится в 67 км от курорта. 3 июля авиакомпания «Сила» открыла рейс из аэропорта Горно-Алтайска (Республика Алтай) до аэродрома курорта, с 10 августа открыт рейс из Томска через Барнаул в Белокуриху.

**Новые самолеты**

Авиакомпания также рассчитывает в январе 2021 года получить в пользование по договору лизинга три двухмоторных самолета L-410 и в феврале начать выполнять рейсы на них. В ноябре «Сила» подписала соглашение с ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» о передаче в лизинг трех самолетов L-410 до конца 2020 года. Однако из-за пандемии сроки передачи воздушных судов сдвинулись. Каждый самолет рассчитан на 19 пассажиров.

«Самолетов L-410 у нас сейчас три, и три, я думаю, в январе получим. Пока оформим сертификат летной годности, и в феврале они встанут на трассу. Они, прежде всего, заменят самолеты Ан-28 в Иркутске и Томске. Кроме того, у нас есть программа по развитию авиаперевозок в Республике Алтай, в Амурской области», – сказал Богданов.

Он также уточнил, что сейчас в парке авиакомпании четыре самолета Ан-28.

<https://tass.ru/ekonomika/10366819>

### **ТАСС; 2020.12.28; АВИАКОМПАНИЯ «РОССИЯ» НАЧНЕТ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ САМОЛЕТОВ SSJ-100 С 1 ЯНВАРЯ**

Авиакомпания «Россия» начнет использование самолетов Sukhoi Super Jet 100, переданных из парка «Аэрофлота», с 1 января 2021 года, сообщили ТАСС в **пресс-службе** перевозчика. Первые полеты будут выполнены из Москвы в Нижний Новгород и Белгород. При этом к концу 2021 года флот SSJ 100 компания планирует увеличить до 66 самолетов.

«**Росавиация**» внесла в сертификат эксплуатанта авиакомпании новый тип воздушных судов. Нижний Новгород и Белгород станут первыми направлениями в маршрутной сети «России», по которым начнут выполнять полеты самолеты Superjet 100, – сообщили в компании. – В Нижний Новгород на 1 января запланировано четыре рейса».

В Белгород планируется выполнять один рейс в день. Также в январе компания планирует начать полеты на этих самолетах в Нижнекамск (с 11 января), Магнитогорск, Челябинск (в оба города с 13 января).

«В дальнейшем по мере увеличения флота авиакомпании количество направлений, по которым будут летать Superjet 100, расширится, – отметили в **пресс-службе**. – Основная задача – обеспечивать удобные стыковки как с собственными рейсами, так и с рейсами авиакомпании «Аэрофлот» в базовом аэропорту Шереметьево. Согласно новой стратегии, «Россия» станет ведущим эксплуатантом самолетов отечественного производства. К концу 2021 года в парке авиакомпании будет 66 самолетов Superjet 100».

Ранее «Россия» сообщала, что будет использовать SSJ-100 двухклассной компоновке на 87 пассажирских мест: 12 бизнес и 75 эконом-класса. Часть парка будет иметь компоновку только экономического класса, уточняли в перевозчике.

Кроме SSJ 100, компания также планирует продолжить использование иностранных самолетов: сейчас в парке также воздушные суда семейства Airbus A320, Boeing 737, Boeing 777 и Boeing 747.

<https://tass.ru/ekonomika/10365769>

### **ТАСС; 2020.12.28; СТРОИТЕЛЬСТВО ПОСАДОЧНОЙ ПЛОЩАДКИ НА ПАРАМУШИРЕ ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАВЕРШИТЬ В КОНЦЕ 2021 ГОДА**

Сахалинские власти продлили до сентября 2021 года контракт с подрядной организацией на строительство грунтовой посадочной площадки на северокурильском острове Парамушире (Сахалинская область). Об этом в понедельник сообщили ТАСС в Министерстве строительства Сахалинской области.

«В Северо-Курильском городском округе [на Парамушире] ведется строительство грунтовой посадочной площадки. Данная площадка предназначается для приема воздушных судов пассажироместимостью до 19 человек. Контракт продлен до сентября 2021 года», – сообщили в министерстве.

По информации ведомства, контракт на реализацию первого этапа строительно-монтажных работ заключили в 2019 году. Срок завершения строительства определили в ноябре 2020 года. Однако в связи с рядом объективных и субъективных причин подрядная организация не смогла завершить строительство в срок. Какие конкретно причины помешали строительным работам, в министерстве пока не уточняют.

Областные власти заявляли о строительстве площадки на Парамушире летом этого года. Планировалось, что первый самолет сможет совершить рейс туда уже в следующем году. Сейчас Парамушир не имеет регулярного авиасообщения с Сахалином.

Повышение транспортной доступности территорий является одной из задач, которую **президент РФ Владимир Путин** поставил перед главами дальневосточных регионов. Одним из поручений главы государства стало именно развитие малой авиации.

<https://tass.ru/ekonomika/10364587>

[Вернуться в оглавление](#)