



Ежедневный мониторинг СМИ

30 ДЕКАБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; РОМАН МЕРЗЛЯКОВ, ЮЛИЯ ПОТАПОВА, АННА СКРИПКА; 2020.12.30; УЗЛЫ РАЗВЯЗАНЫ; НА ОБНОВЛЕННЫХ ДОРОГАХ СТАЛО МЕНЬШЕ ПРОБОК И АВАРИЙ.....	3
РБК; ИВАН ТКАЧЁВ; 2020.12.29; ПРАВИТЕЛЬСТВО В 2020 ГОДУ НЕ ПОТРАТИТ 1 ТРЛН ИЗ БЮДЖЕТА.....	4
РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО, ИВАН ТКАЧЁВ; 2020.12.30; СИЛУАНОВ РАССКАЗАЛ ОБ УСЛОВИЯХ ВХОЖДЕНИЯ ВЭБА В КАПИТАЛ РЖД.....	5
ГУДОК; АЛЕКСЕЙ ИВАНОВ; 2020.12.29; ТЕХНОЛОГИИ СОБРАЛИСЬ В ЭКСПОРТНЫЙ ПОРТФЕЛЬ; КАК ОАО «РЖД» РАБОТАЕТ НА ЗАРУБЕЖНЫХ РЫНКАХ.....	6
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.12.30; СУБСИДИИ ДАЛЬНЕГО СЛЕДОВАНИЯ; ЧЕМ ЗАМАНИТЬ ПАССАЖИРОВ НА ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ.....	10
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.12.30; ПО ЗАКОНАМ НЕЛЕТНОГО ВРЕМЕНИ; ПОЧЕМУ В РОССИИ НЕ ЗАКРЫЛИСЬ АВИАКОМПАНИИ.....	11
РОССИЯ 24; 2020.12.29 06:07; ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ ПОСЛЕ ПАНДЕМИИ: УБЫТКИ И ПРОГНОЗЫ. УТРО РОССИИ.....	13
РОССИЯ 24; 2020.12.29 06:36; ЭКСПЕРТ: ПОТЕРИ МИРОВЫХ АВИАКОМПАНИЙ В ЭТОМ ГОДУ СОСТАВЯТ 160 МЛРД ДОЛЛАРОВ.....	13
ТАСС; 2020.12.30; СОЛОДОВ СООБЩИЛ, ЧТО НОВЫЙ АЭРОПОРТ КАМЧАТКИ ПРИМЕТ ПЕРВЫЙ САМОЛЕТ В АВГУСТЕ 2023 ГОДА.....	13
ТАСС; 2020.12.29; «РОСДОРНИИ» НАЗВАЛ ПОБЕДИТЕЛЕЙ ПЕРВОГО «ДОРОЖНОГО» АКСЕЛЕРАТОРА.....	14
ТАСС; 2020.12.29; ПОЧТИ 670 МЛН РУБЛЕЙ ПОЛУЧИТ МАГАДАНСКАЯ ОБЛАСТЬ НА РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОЙ СЕТИ.....	14
ТАСС; 2020.12.29; В ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ К 2024 ГОДУ ПЛАНИРУЮТ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ ОКОЛО 2,5 ТЫС. КМ ДОРОГ.....	15
RT; 2020.12.29; МИШУСТИН СФОРМИРОВАЛ КОМИССИЮ ДЛЯ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ ПРИ КРУШЕНИИ СУДНА «ОНЕГА» – RT НА РУССКОМ.....	15
ТАСС; 2020.12.29; СУД В МОСКВЕ ПРОДЛИЛ АРЕСТ ОБВИНЯЕМОМУ В ГОСИЗМЕНЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЮ «АЭРОФЛОТА» В ЛОНДОНЕ.....	16
ТАСС; 2020.12.29; ХУСНУЛЛИН ЗАЯВИЛ, ЧТО БЕЗБАРЬЕРНАЯ СИСТЕМА ОПЛАТЫ ПРОЕЗДА МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ НА ТРАССЕ М-4.....	16
ТАСС; 2020.12.29; ХУСНУЛЛИН ЗАЯВИЛ, ЧТО ДЕНЕГ НА МОСТ НА САХАЛИН ПОКА НЕ ХВАТАЕТ.....	16
ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА СИДОРЕНКО; 2020.12.30; КРИВО РУЛЯ: ЧИСЛО ДТП С НЕИСПРАВНЫМИ МАШИНАМИ УВЕЛИЧИЛОСЬ НА 13%; ПОЧТИ ТРЕТЬ ТАКИХ АВАРИЙ ПРИХОДИТСЯ НА КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ.....	17
ТАСС; 2020.12.29; СДАННЫЙ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ 170-КИЛОМЕТРОВЫЙ УЧАСТОК ЦКАД ПОСТРОЕН ПРИ ФИНПОДДЕРЖКЕ СБЕРБАНКА.....	18
ТАСС; 2020.12.29; ПРОГРАММА МОДЕРНИЗАЦИИ ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА В ПЕНЗЕ ОЦЕНИВАЕТСЯ В 4 МЛРД РУБЛЕЙ.....	19
ИНТЕРФАКС; 2020.12.29; «АВТОДОР» УТВЕРДИЛ ВЫПЛАТЫ НА 11,3 МЛРД РУБ. ЗА ПЕРЕНОС ГАЗОПРОВОДОВ И ЭЛЕКТРОСЕТЕЙ ДЛЯ М-12.....	20

Министерство транспорта РФ

РАДИО 1; 2020.12.28; ЮРИСТ РАССКАЗАЛ, КАК ЗАЩИТИТЬСЯ ОТ КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА ВО ДВОРАХ ЖИЛЫХ ДОМОВ	20
ТАСС; 2020.12.29; ГОСУДАРСТВО УВЕЛИЧИТ СУБСИДИРОВАНИЕ ВНУТРЕННИХ АВИАПЕРЕЛЕТОВ С ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА.....	21
ИНТЕРФАКС; 2020.12.29; МИНФИН РФ ВЫДЕЛИТ В 2021Г ДОПСУБСИДИИ НА АВИАПЕРЕВОЗКИ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК – СИЛУАНОВ	21
ТАСС; 2020.12.29; ПРОБЛЕМУ ЖК «ФИЛАТОВ ЛУГ» У АЭРОПОРТА ВНУКОВО ПЛАНИРУЮТ РЕШИТЬ В I КВАРТАЛЕ 2021 ГОДА	22
ТАСС; 2020.12.29; «АЭРОФЛОТ» ВОЗОБНОВИЛ ПОЛЕТЫ В ВАРШАВУ	23
ТАСС; 2020.12.29; UTAIR НАМЕРЕНА ПОЛУЧИТЬ В 2021 ГОДУ ШЕСТЬ BOEING 737 NG	23
ТАСС; 2020.12.29; ОАК ПОСТАВИЛА РОССИЙСКИМ АВИАКОМПАНИЯМ 12 САМОЛЕТОВ SSJ 100 В 2020 ГОДУ	23
ТАСС; 2020.12.29; КНР ПРОДЛИЛА ПРИОСТАНОВКУ ПРИЕМА РЕЙСА «АЭРОФЛОТА» МОСКВА – ШАНХАЙ ДО СЕРЕДИНЫ МАРТА	24

ПУБЛИКАЦИИ

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; РОМАН МЕРЗЛЯКОВ, ЮЛИЯ ПОТАПОВА, АННА СКРИПКА; 2020.12.30; УЗЛЫ РАЗВЯЗАНЫ; НА ОБНОВЛЕННЫХ ДОРОГАХ СТАЛО МЕНЬШЕ ПРОБОК И АВАРИЙ

Затор на несколько километров на въезде в Белгород по улице Сумской и километровые пробки на пересечении улиц Калинина и Студенческая остались в прошлом. Благодаря **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** здесь построили двухуровневые развязки, которые избавили город от пробок и аварий. Серьезно обновлена дорожная сеть и в других регионах. Что изменилось?

Белгородские строители работали в три смены: ночью делали то, что не производило шума, днем приезжала тяжелая техника. В результате – за несколько месяцев город изменился до неузнаваемости.

Одна развязка не похожа на другую. Так, объект на перекрестке Студенческая – Калинина раньше «славился» своей аварийностью. Там переворачивались большегрузы из-за странного уклона, сталкивались легковушки. И затор на подъезде к перекрестку увеличивался. Теперь пробки даже в час пик здесь – редкость. По первому уровню машины проезжают прямо по Студенческой и могут повернуть в любую сторону. По второму – едут по Калинина. Первые вторым не мешают.

То же самое можно сказать о развязке по улице Сумской. Она связывает объездные дороги города с внутренней транспортной сетью и позволяет экономить время тем, кто каждый день перемещается из северной части города в южную. На оба объекта ушло около миллиарда рублей и месяцы кропотливого труда дорожников и ландшафтных дизайнеров. Но теперь эти две развязки – настоящая гордость белгородских строителей.

Еще один знаковый объект открыли в октябре: трасса связала улицу Молодежную и бульвар Юности, разгрузив близлежащие дороги. Пробок в этой части Белгорода теперь стало меньше, а высокая скорость работы дорожных строителей позволила региону получить дополнительно три миллиарда рублей на дальнейшее развитие транспортной инфраструктуры.

Большие перемены произошли и в Кузбассе: там привели в порядок восемнадцать школьных маршрутов. В Новокузнецкой агломерации, например, установили светофоры по проспекту Кузнецкстроевскому, ведущему к 97-й школе и 62-й гимназии. Обустройство пешеходных переходов вблизи образовательных учреждений – один из городских приоритетов. Перед началом учебного года здесь появилось ограждение, сделали подсветку, на асфальт нанесли «зебру» с применением холодного пластика. Там, где движение очень уж интенсивное, поставили светофоры с кнопкой для пешеходов.

А в Кемерове после ремонта проезжей части и пешеходной зоны проспекта Шахтеров от улицы Нахимова до Ракитянского гораздо комфортнее стал путь сразу к восьми учебным заведениям. К тому же до 89-го лицея, областного художественного колледжа, горнотехнического техникума и четырех школ теперь можно добраться на низкопольных и просторных автобусах, поступивших в столицу области по **нацпроекту**.

Дождались преображения улицы Полевой и жители кемеровского поселка Новостройка. По дороге с качественным покрытием, связывающей поселок с селом Березово, добираются на занятия ученики трех школ. А в селе Ягуново обновленный маршрут до одной-единственной школы проходит по улицам Заречной, Рыбхоз и Асиновской. К слову, образовательное учреждение, основанное почти сто лет назад, самым первым в Кузбассе в прошлом году капитально отремонтировали по областной программе «Моя

новая школа». И во дворе школы оборудовали учебный автогородок с дорожными знаками, «зебрами» и светофором.

Последним объектом, который в Волгоградской области в этом году отремонтировали в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, стали 7,5 километра трассы «Панфилово – Алексеевская». Вообще-то сдать его собирались в августе 2021 года, но справились быстрее. При ремонте применили технологию холодного ресайклинга – стабилизация грунта без щебня, с помощью цемента и специальных добавок.

В регионе в план работ по **нацпроекту** включили и 40 подъездных путей к больницам. Возле 16-й больницы Волгограда ситуация была совсем плачевная. Теперь совсем иное дело.

– Покрытие «убитое», тротуары отсутствовали. В низменностях всегда скапливалась вода. После дождя машина пыталась проехать – колеса в лужах скрывались, – вспоминает главврач Сергей Захаров. – А представьте, что «скорая» везет тяжелого больного. Тут был ухаб на ухабе. Теперь все радуются, что дорогу отремонтировали. И мы довольны, и пациенты.

<https://rg.ru/2020/12/29/reg-cfo/na-obnovlennyh-dorogah-v-regionah-stalo-menshe-probok-i-avarij.html>

РБК; ИВАН ТКАЧЁВ; 2020.12.29; ПРАВИТЕЛЬСТВО В 2020 ГОДУ НЕ ПОТРАТИТ Р1 ТРЛН ИЗ БЮДЖЕТА

По итогам 2020 года бюджет не успеет потратить 1 трлн руб., или около 4% от уточненного плана расходов, сообщил министр финансов Антон Силуанов. Эти деньги перейдут на следующий год, в том числе для финансирования вакцинации

Предельные расходы федерального бюджета в 2020 году могут составить 23,84 трлн руб., но Минфин и ведомства – распорядители бюджетных средств, по-видимому, не успеют потратить около 1 трлн руб. из этой суммы (порядка 4%), сообщил журналистам министр финансов Антон Силуанов, передает корреспондент РБК. Эти деньги, по его словам, «не пропадут», а будут перенесены на следующий год – в том числе с целью финансирования социальных расходов и программы вакцинации населения. На сегодняшний день в 2020 году потрачено около 22 трлн руб., сообщил министр.

Почему не потратили триллион

Как рассказал Силуанов, неизрасходованный в этом году 1 трлн руб. складывается из:

300 млрд руб. госконтрактов, заключенных, но не исполненных в текущем году;

140 млрд руб. неисполненных расходов силовых ведомств;

70 млрд руб. целевых межбюджетных трансфертов регионам, которые выделяются под конкретную потребность;

400–450 млрд руб. накопленных средств, которые в будущем году пополняют резервный фонд правительства.

Исходя из слов министра, исполненные расходы бюджета в 2020 году составят 22,8–22,9 трлн руб., что все равно превышает доковидный план более чем на 3 трлн руб. и эквивалентно 21,3% ВВП (максимум с 2010 года). В 2019 году уровень неисполнения бюджетных расходов составлял 5,8%, что стало крупнейшим показателем с 2007 года и вызвало критику Счетной палаты и президента. В этом году «получше идем», сказал Силуанов.

Дефицит федерального бюджета по итогам 2020 года составит 3,9% ВВП, ожидает Силуанов, что подразумевает общие доходы на уровне 18,6–18,7 трлн руб. – больше, чем Минфин прогнозировал в сентябре (17,85 трлн руб.). В том числе нефтегазовые доходы окажутся на 0,6–0,7 трлн руб. выше, чем ожидалось в сентябре, следует из слов министра.

Министр объяснил, что переходящие остатки 2020 года помогут обеспечить те расходы, которые в бюджете пока не учтены. Это вакцинация населения от коронавируса, которая

потребуется «значительного ресурса» из резервного фонда, возможная дополнительная помощь регионам и «понятные социальные обязательства», которые необходимо будет финансировать. Ранее в декабре пресс-служба Минфина поясняла РБК, что за освоение средств ответственны главные распорядители (ГРБС, в том числе министерства и ведомства), часть расходных лимитов может быть перенесена на следующий год по объективным причинам, и правительство «работает над своевременным направлением таких ресурсов в резервный фонд, чтобы в следующем году была возможность оперативно реагировать на развитие ситуации с заболеваемостью и деловой активностью».

После чрезвычайного роста расходов в 2020 году в следующем году расходы федерального бюджета в номинальном выражении сократятся впервые в новейшей истории. Экономисты называли это ужесточением бюджетной политики (относительно 2020 года) и предупреждали, что оно будет тормозить экономический рост. Всемирный банк посоветовал России избрать более «постепенные» темпы бюджетной консолидации. Но Силуанов поспорил с такой критикой, подчеркнув, что в 2021 году правительство сохраняет антикризисные стимулы в размере порядка 1% ВВП (более 1 трлн руб.). Они будут обеспечены, в частности, за счет временного ослабления бюджетного правила в 2021 году, которое прибавит 875 млрд руб. к предельным расходам бюджета (относительно показателя, который должен был сложиться в соответствии с бюджетным правилом).

Несмотря на вторую волну коронавируса, у Минфина пока нет планов корректировать бюджет на 2021 год, сообщил Силуанов. Хотя заболеваемость COVID-19 превышает весенние уровни, планов «закрывать экономику» у высшего руководства пока нет, поэтому и дополнительные бюджетные меры пока не нужны, указал министр.

По словам Силуанова, в 2020 году дополнительный фискальный стимул оценивается в 4% ВВП, а общий «фискальный импульс» (за счет того, что государство резко перешло от профицита к дефициту бюджета, а также докапитализировало институты развития, включая ВЭБ.РФ) – в 9% ВВП. Исходя из этого показателя, Россия входит в первую пятерку стран G20 по объемам антикризисного стимулирования, после США, Бразилии, Канады и Австралии, утверждает Силуанов.

Советы МВФ и Всемирного банка, возможно, подходят для стран, которые эмитируют резервную валюту или не беспокоятся о бюджетной сбалансированности, заметил Силуанов, но Россия вынуждена проводить «ответственную политику» и не может себе позволить на постоянной основе занимать по 5 трлн руб. с лишним, как в 2020 году. Помимо этого сохраняется неопределенность с американскими санкциями в отношении рублевого госдолга, и в этих условиях «особо разгоняться с заимствованиями не хотелось бы, ухудшая условия для корпоративных заемщиков», а также учитывая уровень ставок и растущие расходы на обслуживание госбумаг.

https://www.rbc.ru/economics/29/12/2020/5fea41649a79478d35e587f6?from=column_4

РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО, ИВАН ТКАЧЁВ; 2020.12.30; СИЛУАНОВ РАССКАЗАЛ ОБ УСЛОВИЯХ ВХОЖДЕНИЯ ВЭБА В КАПИТАЛ РЖД

ВЭБ станет акционером РЖД в 2022 году, выкупив ее допэмиссию на 82 млрд руб., рассказал глава Минфина Антон Силуанов. Еще 140 млрд руб. будет выделено компании из Комплексного плана модернизации инфраструктуры

ВЭБ выкупит допэмиссию привилегированных акций РЖД на 82 млрд руб. в 2022 году, чтобы компания могла реализовать свою инвестпрограмму. Об этом на брифинге рассказал журналистам министр финансов Антон Силуанов, передает корреспондент РБК. В четверг, 24 декабря, правительство рассматривало проекты финансового плана и инвестиционной программы РЖД на 2021 год и на плановый период 2022–2023 годов. «Программа очень амбициозная, на уровне 700–800 млрд руб. с последующим ростом. Речь шла о том, чтобы закрывать эти средства (потребности РЖД. – РБК) бюджетными

деньгами либо привлекать какие-то ресурсы на стороне. Было принято решение, чтобы ВЭБ купил допэмиссию, которую будет выпускать РЖД, и стал ее акционером», – сказал Силуанов. Он не уточнил, какую долю ВЭБ получит в РЖД.

По словам министра, в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ) РЖД дополнительно будет выделено 140 млрд руб. в 2025–2026 годах (по 70 млрд руб. в год), чтобы компания могла также привлечь на рынке еще 108 млрд руб. в 2022 году и покрыть дефицит инвестпрограммы. «Такой механизм предложил Минфин, в итоге он был поддержан. Инвестпрограмму важно реализовать с учетом задач, поставленных президентом», – заключил Силуанов.

Сам ВЭБ будет докапитализирован в 2025–2026 годах на 130 млрд руб. из федерального бюджета: 30 млрд руб. пойдут на участие в допэмиссии РЖД (эта сумма с учетом дисконтирования поможет госкорпорации не тратить собственный капитал), еще 100 млрд руб. – для реализации инвестпроектов и **нацпроектов**, а также для продолжения финансирования приоритетов, которые были определены для госкорпорации.

Ранее газета «Коммерсантъ» сообщала, что в первом полугодии 2021 года предлагается обеспечить нормативными актами возможность участия ВЭБа в капитале РЖД в объеме 82 млрд руб. «с льготным периодом по выплате дивидендов начиная с 2025 года».

В пояснительной записке к проекту финансового плана и инвестпрограммы РЖД на 2021 год и на плановый период 2022–2023 годов (у РБК есть копия) говорится, что нужно обеспечить участие ВЭБа в уставном капитале РЖД как раз в объеме 82 млрд руб. в 2022 году «в целях обеспечения источниками финансирования реализации проектов **КПМИ**». А для сохранения достаточного уровня финансовой устойчивости железнодорожной монополии при формировании источников финансирования инвестпрограммы необходимо также обеспечить принятие нормативного акта правительства, позволяющего РЖД получить субсидии из федерального бюджета на 140 млрд руб. в 2025–2026 годах, говорится в документе.

Во вторник, 29 декабря, совет директоров РЖД должен утвердить инвестпрограмму, сказал РБК источник, близкий к компании.

<https://www.rbc.ru/business/29/12/2020/5fea2bb69a7947882e8f9c0c>

На ту же тему:

<https://www.interfax.ru/russia/743424>

ГУДОК; АЛЕКСЕЙ ИВАНОВ; 2020.12.29; ТЕХНОЛОГИИ СОБРАЛИСЬ В ЭКСПОРТНЫЙ ПОРТФЕЛЬ; КАК ОАО «РЖД» РАБОТАЕТ НА ЗАРУБЕЖНЫХ РЫНКАХ

Закрытые границы не помешали ОАО «РЖД» исполнить свои обязательства по международным контрактам и наметить стратегические задачи по работе в других странах в наступающем году. На чём будут сосредоточены усилия международного блока компании и о результатах работы в уходящем году рассказал **первый заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Сергей Павлов**.

– Каких результатов на зарубежных рынках компании удалось достичь в 2020 году и как строилась работа международного блока в новых условиях?

– В период пандемии мы сохранили переговорную динамику и смогли выполнить все контрактные обязательства. Итогом стало достижение планового значения по выручке от зарубежной деятельности – это 440 млрд руб., выполнение которого обеспечено за счёт развития транзитных контейнерных перевозок и реализации инфраструктурных проектов в иностранных государствах.

На вооружение в текущем году были взяты новые инструменты внешнеэкономической и маркетинговой деятельности, на первый план вышел цифровой маркетинг, интерактивное общение и онлайн-продажи. Результатом стал разработанный Экспортный портфель

холдинга «РЖД», а также Маркетинговая концепция по его системному продвижению, утверждённая правлением ОАО «РЖД» в ноябре этого года.

– Достижение каких целей предполагает эта концепция?

– В Экспортный портфель холдинга «РЖД» вошли более 150 продуктов и услуг 30 филиалов и ДЗО ОАО «РЖД».

Наряду с развитием транзитных сервисов наш экспортный потенциал составляют компетенции для реализации комплексных инфраструктурных проектов за рубежом, НИОКР, консалтинг, экспорт технологий и IT-решений, широкие возможности в сфере связи и передачи данных, а также подготовка кадров, социальные и туристические сервисы. Важно, что все эти сервисы и технологии предлагаются за рубежом под единым брендом РЖД. Продвижение Экспортного портфеля на зарубежные рынки направлено как на расширение бизнеса ОАО «РЖД», так и на достижение задач национальных проектов «Комплексный план развития и модернизации магистральной инфраструктуры» и «Международная кооперация и экспорт».

При реализации Концепции продвижения Экспортного портфеля мы планируем, во-первых, поддержать те направления, которые уже показывают хорошие результаты (как, например, транзит и инжиниринг), а во-вторых, выйти на мировые рынки с новыми продуктами и услугами (экспорт технологий и IT-решений).

Примером эффективной международной кооперации железных дорог Казахстана, России и Белоруссии является проект АО «ОТЛК ЕРА». Сейчас сервисы этой компании обеспечивают перевозки более чем на 180 международных маршрутах. Объём перевозок АО «ОТЛК ЕРА» в декабре преодолел отметку в 500 тыс. ДФЭ, а прирост к аналогичному периоду 2019 года составил порядка 70%.

Семисторонняя группа по транзиту (в её состав входят железнодорожники Германии, Польши, Белоруссии, Казахстана, Монголии, Китая и России) прорабатывает вопросы повышения скоростей перевозок, цифровизации, разработки сквозных расписаний перевозок и формирования единого информационного пространства. Одним из результатов работы в 2020 году стал Меморандум о совместных действиях, направленных на увеличение скорости следования контейнерных поездов.

В 2021 году мы наряду с увеличением скорости перевозки нацелены расширить применение технологии электронного обмена данными, что позволит ещё больше сократить время доставки грузов и выиграть борьбу за клиента.

Есть и задача продвижения МТК «Север – Юг». Мы ведём работу по налаживанию регулярных контейнерных перевозок из Индии в Россию по западному маршруту этого коридора. АО «РЖД Логистика» работает с крупнейшим контейнерным оператором Индии – корпорацией «Конкор». В частности, индийская сторона предоставляет свой парк 20-футовых контейнеров для отправки грузов по МТК «Север – Юг» и обеспечивает морской фрахт из Индии. В свою очередь «РЖД Логистика» отвечает за организацию перегруза в точках мультимодальных стыков и контейнерные перевозки до грузополучателей.

– Международные организации играют ключевую роль в создании новой и совершенствовании действующей нормативной правовой базы, регламентирующей международные перевозки грузов и пассажиров. Какие основные результаты достигнуты на этом направлении в этом году?

– По итогам 73-го заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества был одобрен проект Концепции стратегического развития железнодорожного транспорта на пространстве 1520 до 2030 года. Сейчас документ направлен в Исполнительный комитет СНГ для рассмотрения высшими органами СНГ. Целью концепции является выработка согласованных подходов к стратегическому развитию железнодорожного транспорта на пространстве 1520 по таким направлениям, как развитие железнодорожной инфраструктуры и устранение барьерных мест,

повышение уровня транспортной логистики, усиление координации в области технической политики, развитие скоростного и высокоскоростного сообщения, и другим. В рамках Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) ОАО «РЖД» инициирована работа по подготовке проекта соглашения и правил о перевозке контейнеров в составе контейнерных поездов в международном сообщении. Соглашением определено понятие «контейнерный поезд», документ определяет единый порядок действий субъектов правоотношений, возникающих в рамках организации перевозки. Таким образом, его принятие позволит создать более привлекательные и чёткие условия для грузовладельцев.

Кроме того, внесены изменения и дополнения в Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) и приложения к нему, касающиеся перевозки опасных грузов, размещения и крепления грузов и другие аспекты.

Важным итогом года стало дальнейшее тиражирование информационной технологии «Интертран» на все станции ОАО «РЖД», принимающие контейнеры. Сейчас расширяем географию проекта, подключая к нему наших ключевых транзитных партнёров как в Евразийском союзе (Казахстан), так и в ЕС (Германия, Польша).

Продолжаем наращивать конкурентные транзитные преимущества евразийского пространства. В дополнение к развитию сервисов АО «ОТЛК ЕРА» приступили к подготовке проекта Плана мероприятий по реализации согласованной (скоординированной) транспортной политики ЕАЭС на следующие три года. Одним из направлений станет сбалансированное развитие международных транспортных коридоров евразийского пространства, что позволит ещё больше повысить привлекательность железнодорожной перевозки для грузовладельца.

– Какова роль международных организаций в борьбе с пандемией? Есть ли рекомендации для железных дорог в целях снижения её последствий?

– С момента возникновения пандемии роль ведущей организации, координирующей действия всех мировых железнодорожных компаний по предотвращению распространения инфекции, взял на себя Международный союз железных дорог (МСЖД). Целевой группой МСЖД по COVID-19 при непосредственном участии ОАО «РЖД» подготовлены семь практических руководств по противодействию пандемии. Таким образом, члены организации и коллеги из других транспортных ведомств смогли наладить информационный обмен лучшими практиками и решениями по борьбе с последствиями распространения коронавируса. Кроме того, предложения по минимизации негативных последствий пандемии для экономик государств – участников СНГ включены в решения 73-го заседания совета. Совместная декларация по снижению последствий пандемии принята в рамках Делового совета БРИКС, в работе которого ОАО «РЖД» принимает активное участие.

Реализация всех достигнутых договорённостей и выработанных рекомендаций позволяет скоординировать усилия международного сообщества по преодолению последствий распространения COVID-19.

– Экологичности деятельности предприятий в мире уделяется большое внимание. Какие инициативы есть у ОАО «РЖД» в этой области?

– В этом году ОАО «РЖД» подписало Декларацию МСЖД по устойчивому развитию, что подтверждает готовность компании вносить активный вклад в реализацию Парижского соглашения по борьбе с изменениями климата. Уже сейчас компания имеет знаковые достижения в этой области. По оценке Международного энергетического агентства, ОАО «РЖД» продолжает удерживать первое место в мире по энергоэффективности грузовых железнодорожных перевозок.

– Каковы результаты работы холдинга «РЖД» в области инжиниринга и реализации инфраструктурных проектов за рубежом?

– В области инжиниринга холдинг «РЖД» сумел расширить сотрудничество со странами Европы, Юго-Восточной Азии, Африки и Южной Азии.

В ходе реализации действующих сербских контрактов в этом году мы осуществили сбойку тоннеля Чортановци, перешли к завершающей фазе строительства трёхкилометрового двухпутного железнодорожного виадука на участке Стара-Пазова – Нови-

Сад линии Белград – Будапешт, открыли информационно-учебный центр, приступили к разработке проекта реконструкции и модернизации линии Вальево – Врбница.

Высшее руководство Сербии, посетившее ряд объектов, удостоило холдинг «РЖД» наивысшей оценки.

В скором времени рассчитываем выйти на подписание третьего контракта, суть которого в обеспечении реконструкции участка Вальево – Врбница, а также проведении сопутствующих работ. Обсуждение его наполнения в настоящее время прорабатывается на уровне профильных ведомств России и Сербии.

Перспективы по развитию азиатского направления мы связываем с проектами во Вьетнаме, Монголии и Индии. В этих странах у нас есть как текущие проекты (например, доверительное управление пакетом акций АО «УБЖД»), так и ряд перспективных. Во Вьетнаме речь идёт о проектных инициативах в области создания логистических кластеров и железнодорожной инфраструктуры в экспортно ориентированных регионах.

К сожалению, из-за сложного экономического положения и карантинных ограничений на Кубе мы были вынуждены на время приостановить наш проект комплексной модернизации железнодорожной инфраструктуры на острове. Но рассчитываем на возобновление работ по проекту после стабилизации ситуации.

В этом году активно развивались связи с Египтом, где мы планируем участвовать в реализации крупных инфраструктурных проектов. В сентябре техническая делегация холдинга «РЖД» провела обследование перспективных участков, и уже во второй декаде ноября мы сумели подготовить предварительное техническое предложение египетской стороне. В настоящее время ведём согласование периметра работ с заказчиком. Кроме того, прорабатываем возможности сотрудничества с Танзанией, Ганой и Марокко.

В целях диверсификации бизнеса с начала 2020 года холдинг «РЖД» стал предоставлять услуги по аренде специализированного подвижного состава, в том числе с экипажами. Такие услуги мы предоставляли, в частности, в Финляндии (снегоуборочная техника) и Монголии (путевые машины).

– Какие продукты и услуги ОАО «РЖД», по вашим оценкам, сейчас представляют наибольший интерес за рубежом?

– Холдинг занимает лидирующие позиции в мире в таких направлениях, как единые информационно-коммуникационные системы управления процессом перевозок, интеллектуальные системы оптимизации графика движения и маршрутов, технологии комплексного оперативного мониторинга состояния подвижного состава и инфраструктуры, интеллектуально-адаптивные системы планирования, нормирования и учёта экономии расхода топливно-энергетических ресурсов и другие.

– Какие существуют инструменты для их продвижения за рубеж?

– Продвижение планируется не только за счёт усилий наших филиалов и ДЗО, но и за счёт расширения каналов продаж и маркетинговых мероприятий.

Здесь важна как активная работа зарубежных представительств ОАО «РЖД», так и развитие электронных сервисов и каналов общения, что стало особенно актуально в условиях пандемии.

Стоит отметить работу электронной торговой площадки «Грузовые перевозки», развитие клиентских сервисов в пассажирских перевозках, а в части наращивания экспорта холдинга «РЖД» – планы по созданию специализированного цифрового портала и маркетплейса.

Цифровой портал будет выполнен в виде электронной мультязычной витрины, посвящённой экспортным возможностям предприятий холдинга «РЖД».

Маркетплейс же станет механизмом электронной торговой деятельности на зарубежных рынках для организации непосредственно продаж с возможностью организации доставки товаров до зарубежных клиентов силами транспортно-логистического блока холдинга «РЖД». Активное продвижение этих площадок планируем продолжить в 2021 году.

– Какие приоритетные задачи международного блока вы видите на 2021 год?

– Стратегически важным с точки зрения развития транзита считаю усиление присутствия холдинга на рынках стран Азии – наших ключевых логистических партнёров. В 2021 году планируем открыть представительство ОАО «РЖД» в Японии, запустить коммерческий офис АО «РЖД Логистика» в Казахстане, усилить присутствие в Китае. Это делается для повышения скоординированности работы с грузоотправителями на высокопотенциальных для компании рынках.

Одной из главных задач остаётся увеличение объёмов транзитных перевозок и достижение целевого показателя в 914 тыс. ДФЭ в 2021 году, равно как и развитие международных логистических сервисов.

При этом приоритетом для нас по-прежнему является совершенствование правовых условий осуществления международных перевозок и развитие железнодорожного бизнеса. С этой целью ОАО «РЖД» продолжит укреплять свои позиции в международных организациях, добиваясь создания благоприятных условий для привлечения пассажиро- и грузопотоков на российские железные дороги по мере нормализации эпидемиологической ситуации.

Ключевым направлением работы в 2021 году будет дальнейшая цифровизация международных перевозок. Кроме того, планируем продолжить проработку перспективных проектных инициатив в целевых для компании регионах.

В результате решения этих задач предварительно рассчитываем заработать на зарубежных рынках порядка 475 млрд руб. в 2021 году.

<https://gudok.ru/newspaper/?ID=1548434>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.12.30; СУБСИДИИ ДАЛЬНЕГО СЛЕДОВАНИЯ; ЧЕМ ЗАМАНИТЬ ПАССАЖИРОВ НА ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ

Железнодорожные пассажирские перевозки в коронакризис упали по всему миру, особенно в дальнем следовании. В Европе их возрождению должен помочь «флюгскам» – отказ от авиации по экологическим соображениям, который вновь ввел в моду ночные поезда. Но в России сегмент путешественников, который теоретически мог бы сделать такой выбор, за время пандемии иссяк: командированные массово ушли на удаленку, а у остальных перестало хватать денег на поездки. Так что если в Европе будущее дальнего следования зависит от чувства ответственности за судьбу планеты, то у нас – от субсидий.

Пандемия катастрофически сказалась на перевозках пассажиров общественным транспортом – и по железной дороге, и по воздуху, и по реке. За январь–ноябрь пассажиропоток на железных дорогах РФ упал на 28,4%, а в дальнем следовании – на 49,1%. Пассажиरोоборот сократился на 41,5%, в дальнем следовании – на 46,2%. В мире ситуация примерно та же. В среднем по пассажирским операторам ЕС в первом полугодии пассажиरोоборот сократился на 48%, по другим странам Европы – на 38%. В Африке южнее Сахары – на 55%, в США (Amtrak) – на 57%, в Канаде (Via Rail) – на 70%.

При этом и в Европе, и в РФ представления о постковидном будущем пассажирского сегмента скорее радужные. В Европе оптимизм внушает наметившийся до пандемии и до конца ею не уничтоженный ренессанс перевозок в дальнем следовании. Причина – «флюгскам», отказ от перелетов по экологическим соображениям и популяризация железнодорожных путешествий.

Еще в 2018–2019 годах возродились ночные маршруты между европейскими городами, в том числе отмененные десятки лет назад. У основного апологета этого движения австрийской ÖBB в 2019 году пассажиропоток на ночных сервисах (Nightjet) вырос на 10%, у ее швейцарского партнера SBB – на 25%. Причем коронавирус отнюдь не убил веру в экопутешествия, и в обстановке пандемии правительства стали поддерживать именно сегмент дальнего следования. Так, президент Франции Эмманюэль Макрон в июле пообещал вернуть ночные поезда, а шведские власти – дать денег на запуск поездов из Стокгольма и Мальме в Гамбург и Брюссель.

В России пандемия, как и везде, отпугнула людей от путешествий, однако можно предположить, что страх пассажира за собственное здоровье играл в снижении перевозок меньшую роль, чем административные запреты. Это хорошо видно, если сопоставить масштаб провала пассажиропотока на разных видах транспорта в первый пик пандемии, когда запреты были, и во второй, когда их не было. Можно заключить следующее: пассажир электрички бесшабашен – видимо, в силу отсутствия альтернативы. Пассажир поезда дальнего следования, судя по статистике, во многом просто пересел на самолет. Внутреннее авиасообщение у нас чувствовало себя на зависть всему миру очень неплохо, а в августе–сентябре рост пассажиропотока к 2019 году составлял 5,5–6,5%.

Федеральная пассажирская компания в октябре делала презентацию опроса пассажиров о причинах отказа от поездки в разное время пандемии. В июне 55% опрошенных боялись заразиться (можно было отвечать на несколько вопросов, так что сумма больше 100%), 29% и 21% говорили о том, что закрыта страна или город в РФ, куда они собирались, 16% и 15% – об отмене поезда или самолета, 15% – об отмене командировок и 14% – о том, что нет денег. В августе последний фактор вышел на второе место – денег не хватало у 32% опрошенных. На первом месте оставалась боязнь заразиться. А в сентябре при том же лидирующем факторе ни одна из причин отмены не набрала больше 26%. Но все больше пассажиров отмечало ухудшение материального положения – на сентябрь их доля достигла 60%.

В ОАО РЖД оптимистичны, ожидая роста пассажирских перевозок в 2021 году на 40,1%, в том числе в дальнем следовании – на 68,1%. В 2022–2023 годах запланирован менее резкий прирост, но также с опережением в дальнем сегменте. Вопрос в том, кто обеспечит этот рост. Командированных в целом авиация у железных дорог давно забрала, если не считать «Сапсаны». Но и у нее их, в свою очередь, переманивают чудеса удаленной связи. Другой, менее привилегированный сегмент вынужденных путешественников – пассажиры электричек или те, кто выезжает на работу в иным способом недоступный регион, – явно вынужденно сохранится. Надежду на рост в любом виде транспорта подпитывают сейчас те, кто способен путешествовать по собственному выбору. Они же отказываются от поездок первыми при любом факторе дискомфорта.

Привлечение таких добровольцев – комплексный вопрос сервиса, удобного расписания и в немалой степени ценовой доступности, то есть почти неизбежных масштабных госсубсидий как для развития сети, так и для установления привлекательных тарифов. Ведь полную себестоимость своей поездки средний российский пассажир не потянет, а у той небольшой категории, которая, по замыслу государства, должна сама оплачивать путешествия, все чаще возникает альтернатива в виде удаленки.

<https://www.kommersant.ru/doc/4615808>

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2020.12.30; ПО ЗАКОНАМ НЕЛЕТНОГО ВРЕМЕНИ; ПОЧЕМУ В РОССИИ НЕ ЗАКРЫЛИСЬ АВИАКОМПАНИИ

С самого начала пандемии было очевидно, что авиацию этот кризис должен просто уничтожить. Но, парадоксальным образом, российский рынок по итогам года не покинула ни одна авиакомпания. Измотанные конкуренцией игроки получили от государства кое-какую прямую помощь и многочисленные поблажки по кредитам и лизинговым платежам.

Теперь отрасль замерла в зимней спячке, зализывая раны, которые, однако, никуда не делись. Только к лету, после открытия международных направлений и нормализации жизни, станет понятно, кто еще полетает, а кого навсегда примет земля.

Пандемия нанесла столь серьезный удар по мировой отрасли авиаперевозок, что в данном случае сравнения со Второй мировой выглядят вполне оправданными. Никогда прежде пассажиропоток не падал так сильно, быстро и надолго, причем в масштабах почти всего мира. Уже в марте перевозки российских авиакомпаний снизились почти на треть, хотя ограничения на международное сообщение были введены лишь в конце месяца. В апреле–мае падение составило уже более 90%, отрасль встала.

Тогда авиакомпании наравне с другими пострадавшими отраслями – и, наверное, даже с большим правом – заговорили о необходимости господдержки. Однако помощь была неодинаковой и в целом недостаточной для компенсации потерь. Правительства были готовы существенно поддерживать своих национальных перевозчиков, как «Аэрофлот» в России или Lufthansa и Air France в Германии и Франции. Прочие могли рассчитывать лишь на послабления. Так, в США крупнейшие игроки получили долгосрочные кредиты с возможностью закрыть их продажей акций правительству, при этом в РФ, для сравнения, кредиты были краткосрочными – со сроком возврата до конца весны 2021 года.

Но в конце весны, по мере частичного снятия ограничений, ситуация на российском рынке начала так активно улучшаться, что к августу объемы внутренних перевозок вернулись к уровню прошлого года. Те же люди, что весной жаловались на невозвраты средств авиакомпаниями и всячески ругали перевозчиков в соцсетях, уже летом выручили их. Уставшие от ограничений граждане готовы были по максимуму использовать открывшиеся возможности и лететь сначала на российские курорты, а затем и в Турцию, не опасаясь вируса.

В итоге авиакомпании РФ смогли заработать хоть что-то, поднимая в воздух столько самолетов, сколько способны заполнить. Фактически отечественные перевозчики оказались в куда лучшей ситуации, чем европейские, где граждане в основном отнеслись к коронавирусу серьезнее.

Летний всплеск перевозок, учитывая в основном закрытое международное сообщение, не смог восполнить годовое падение, но в низкий сезон российские авиаторы вошли хоть с какими-то средствами. Теперь они могут сократить издержки, посадив часть самолетов на землю и оставив только рентабельные маршруты. Ведь отсрочки по платежам за лизинг еще действуют, а стоянка обходится не так дорого. В результате, вопреки прогнозам и сложившейся традиции, осенью крахов на авиарынке мы так и не увидели.

Следующий момент истины наступит через полгода: проблемы авиакомпаний никуда не делись. Даже в 2019 году, когда пассажиропоток рос на десятки процентов, авиаотрасль находилась не в лучшем состоянии. Она страдала от избыточного парка и демпинга в условиях ожесточенной конкуренции. Усеченный 2020 год вместе с разного рода поблажками поставили на паузу процессы, которые в обычной ситуации, возможно, уже привели бы к банкротствам авиаперевозчиков.

Но этот период затишья ненадолго: весной у авиакомпаний истекут сроки возврата льготных кредитов, к лету – отсрочки по лизингу. Ситуация накалится, если действительно появятся широкие возможности летать по миру. Подъем рынков создаст возможности для реализации невостребованных самолетов, то есть лизингодатели будут менее охотно идти на уступки. Конкуренция за вырвавшихся из заточения пассажиров резко обострится. Если некоторые российские игроки не смогут быстро перестроиться, следующей осенью мы можем, по традиции, недосчитаться каких-то игроков.

<https://www.kommersant.ru/doc/4615794>

РОССИЯ 24; 2020.12.29 06:07; ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ ПОСЛЕ ПАНДЕМИИ: УБЫТКИ И ПРОГНОЗЫ. УТРО РОССИИ

2020-й назван худшим финансовым годом за всю историю гражданских авиаперевозок. Пассажиропоток, в общей сложности, снизился почти на 90%, убытки только в нашей стране близки к 70 миллиардам рублей. А на восстановление, по прогнозам экспертов, понадобится как минимум три года при активном участии государства. Будем ли летать как прежде – об этом и не только мы поговорили с председателем Союза пассажиров России Ильей Зотовым.

<https://www.vesti.ru/video/2254720>

РОССИЯ 24; 2020.12.29 06:36; ЭКСПЕРТ: ПОТЕРИ МИРОВЫХ АВИАКОМПАНИЙ В ЭТОМ ГОДУ СОСТАВЯТ 160 МЛРД ДОЛЛАРОВ

160 миллиардов долларов – такими будут потери мировых авиакомпаний в этом году на фоне пандемии коронавируса.

Эту оценку в эфире нашего телеканала сделал глава компании Boeing в России и СНГ Сергей Кравченко.

При этом, отметил он, лишь немногим странам удалось восстановить внутренние перевозки. И Россия в их числе, во многом это произошло благодаря господдержке.

«Россия вообще вышла на первое место в Европе в ноябре по выставленным на продажу местам. Всегда была на пятом-шестом месте. Кто бы мог подумать, что Шереметьево и Домодедово обгонят аэропорт Шарля де Голля или Хитроу. И Россия оказалась очень стойкой в смысле востребованности гражданских перевозок. И это, кстати, благодаря большим субсидиям, которые правительство оказало для авиакомпаний», – сказал он.

<https://www.vesti.ru/finance/article/2504843>

ТАСС; 2020.12.30; СОЛОДОВ СООБЩИЛ, ЧТО НОВЫЙ АЭРОПОРТ КАМЧАТКИ ПРИМЕТ ПЕРВЫЙ САМОЛЕТ В АВГУСТЕ 2023 ГОДА

Новый аэровокзальный комплекс, который строят в городе Елизово рядом с Петропавловском-Камчатским, примет первый самолет в августе 2023 года, сообщил в интервью ТАСС губернатор Владимир Солодов.

«[В Елизове находится] главный аэропорт Камчатки, который построили в 1960-1970-е годы. Пока он объективно сдерживает развитие туризма, потому что ни одна приличная зарубежная авиакомпания не готова летать в такой аэропорт – у них просто другие стандарты обслуживания. Инвестор приступил к работе на площадке, и в августе 2023 года новый комплекс примет первый самолет», – сказал Солодов.

Он отметил, что комплекс будет включать гостиницу, бизнес-центр и рестораны. Кроме того, новый аэропорт позволит снизить стоимость авиаперелетов для жителей и гостей региона. «Если к нам начнут летать, например, Korean Air, то и жители Камчатки смогут воспользоваться более дешевыми билетами, чтобы слетать на отдых или вообще выбраться на материк. То есть новый аэропорт позволит наращивать объем перелетов», – пояснил губернатор.

Реконструкция аэропортового комплекса на Камчатке проходит по государственной программе «Развитие транспортной системы» и **комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года**. Пропускная способность нового аэровокзала составит 1,5 млн пассажиров в год. Проект модернизации предусматривает строительство нового пассажирского терминала внутренних и международных рейсов площадью около 45 тыс. кв. м.

<https://tass.ru/ekonomika/10382651>

ТАСС; 2020.12.29; «РОСДОРНИИ» НАЗВАЛ ПОБЕДИТЕЛЕЙ ПЕРВОГО «ДОРОЖНОГО» АКСЕЛЕРАТОРА

Победителями первого акселератора стартапов на базе Российского дорожного научно-исследовательского института («РосдорНИИ») стали разработчики систем предотвращения ДТП, антикоррозийных покрытий и технологий укрепления грунта. Об этом сообщила пресс-служба института.

«Первое место заняла компания «Интеллектуальные системы безопасности (ISS)» – ее система предотвращения ДТП SecurOS Soffit предлагает световое сопровождение пешеходов на нерегулируемых переходах в темное время суток», – отметили в «РосдорНИИ». Второй стала ГК «Циноферр», разработка которой связана с экологичным антикоррозийным покрытием, третье место – у коллектива ООО «БФБ» за технологии укрепления грунта материалами повторного применения (отсевом сталеплавильного шлака), что позволяет утилизировать отходы и удешевить строительство дорог при увеличении темпа работ.

Как отмечают в «РосдорНИИ», в финал вышли 14 из 67 проектов, заявленных со всей страны. Проекты победителей могут рассчитывать на помощь в апробации и максимальную поддержку при внедрении. Но как добавили в институте, практически все проекты нацелены на серьезную модернизацию отрасли, а значит, после ряда доработок могут получить путевку в жизнь.

Отбор и внедрение наиболее эффективных и современных технологий дорожного строительства и ремонта является одной из ключевых задач **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. По мнению экспертов «РосдорНИИ», идея акселерации наиболее эффективна при решении проблем отраслевой модернизации, что делает бизнес-акселераторы успешным средством ускорения и национальных проектов.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/rosdornii-nazval-pobeditelej-pervogo-doroznogo-akseleratora/>

ТАСС; 2020.12.29; ПОЧТИ 670 МЛН РУБЛЕЙ ПОЛУЧИТ МАГАДАНСКАЯ ОБЛАСТЬ НА РАЗВИТИЕ ДОРОЖНОЙ СЕТИ

Магаданская область получит из федерального бюджета около 668 млн рублей на создание современной и качественной дорожной инфраструктуры, а также внедрение интеллектуальных транспортных систем. Благодаря этому удастся не только создать более комфортные условия для автомобилистов, но и уменьшить количество дорожно-транспортных происшествий, сообщили во вторник журналистам в пресс-службе правительства региона.

«Магаданской области предусмотрено 100 млн рублей в 2020 году (последние дни уходящего года – прим. ТАСС) и почти 568 млн рублей в 2021 году на развитие дорожной сети. <...> Соответствующее распоряжение подписал председатель правительства РФ Михаил Мишустин. Работа ведется по национальному проекту **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, – сообщили в пресс-службе.

По информации областных властей, реконструкция дорог в Магаданской области является одним из основных направлений развития инфраструктуры региона. Качество выполняемых работ находится под особым контролем губернатора Магаданской области Сергея Носова. Глава региона регулярно посещает ремонтируемые участки, инспектирует ход работ.

В 2020 году по **нацпроекту** региону было выделено 285 млн рублей. Дорожники привели в нормативное состояние более 6 тыс. метров дорожного покрытия Магаданской агломерации. Все запланированные работы в дорожном строительстве выполнены в полном объеме.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/pochti-670-mln-rublej-polucit-magadanskaa-oblast-na-razvitie-doroznoj-seti-vlasti>

ТАСС; 2020.12.29; В ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ К 2024 ГОДУ ПЛАНИРУЮТ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ ОКОЛО 2,5 ТЫС. КМ ДОРОГ

Власти Тверской области планируют организовать ремонт порядка 2,5 тыс. км трасс к 2024 году, в том числе по национальному проекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». При этом объем дорожного фонда региона в ближайшие три года увеличится с 11,8 млрд до 14,6 млрд рублей, сообщила во вторник пресс-служба правительства региона.

«С 2021 по 2023 годы в Тверской области отремонтируют почти 2 500 км дорог регионального и местного значения. Программы дорожных работ на трехлетний период рассмотрены 29 декабря на заседании регионального правительства под руководством губернатора Игоря Рудени», – говорится в сообщении на сайте облправительства.

Из запланированного объема ремонта свыше 1,16 тыс. км приведут в порядок в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. В программу также включены 538 км региональных дорог и 751 км дорог местного значения. «В 2021-2023 годах по национальному проекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» в порядок приведут 14 объектов. Это дороги от Твери до Осташкова, Весьегонска, Ильинского, от Осташкова до Ржева, от трассы М-9 до Пено и другие направления опорной дорожной сети области», – отметили в пресс-службе.

В пресс-службе отметили, что объем дорожного фонда Тверской области в 2020 году составил 11,8 млрд рублей, суммарно отремонтировано 543 км трасс, что почти в 3,5 раза больше, чем было в 2016 году. В 2023 году финансирование вырастет до 14,6 млрд рублей, это связано с практикой трехлетнего планирования ремонтных работ. «Важно, что мы перешли на среднесрочное планирование и не ограничиваемся краткосрочным периодом. Это имеет большое значение и для муниципалитетов, и для инвесторов», – приводит пресс-служба слова губернатора Игоря Рудени.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/10378531>

РТ; 2020.12.29; МИШУСТИН СФОРМИРОВАЛ КОМИССИЮ ДЛЯ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ ПРИ КРУШЕНИИ СУДНА «ОНЕГА» – РТ НА РУССКОМ

Российский премьер Михаил Мишустин своим распоряжением утвердил состав Правительственной комиссии, которая займется оказанием помощи пострадавшим, а также семьям погибших и пропавших без вести при крушении рыболовецкого судна «Онега» 28 декабря в Баренцевом море.

Об этом сообщается на сайте правительства.

Отмечается, что председателем комиссии назначена вице-премьер Виктория Абрамченко, заместителем – руководитель **Росморречфлота Александр Пошивай**.

Также в состав комиссии вошли первый **замминистра** труда и социальной защиты Алексей Вовченко, замглавы МВД Михаил Ваничкин, замглавы МЧС Виктор Яцуценко, **замминистра** финансов Ирина Окладникова, **замминистра** сельского хозяйства – руководитель Росрыболовства Илья Шестаков, глава **Ространснадзора Виктор Басаргин**, руководитель Роструда Михаил Иванов, глава Росгидромета Игорь Шумаков, замруководителя Росрыболовства Хасан Лихов, исполняющий обязанности руководителя ФГБУ «Морская спасательная служба» Андрей Хаустов.

Кроме этого в списке губернаторы Архангельской и Мурманской областей Александр Цыбульский и Андрей Чибис, капитан морского порта Мурманск Эдуард Безукладов.

Ранее сообщалось, что в Мурманской области объявлен траур по погибшим с рыболовецкого судна «Онега».

Траулер затонул в Баренцевом море утром в понедельник, 28 декабря, на его борту находились 19 человек, были спасены двое.

<https://russian.rt.com/russia/news/817848-mishustin-sformiroval-komissiyu>

ТАСС; 2020.12.29; СУД В МОСКВЕ ПРОДЛИЛ АРЕСТ ОБВИНЯЕМОМУ В ГОСИЗМЕНЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЮ «АЭРОФЛОТА» В ЛОНДОНЕ

Лефортовский суд Москвы признал законным арест представителя «Аэрофлота» в Лондоне Дмитрия Федоткина, обвиняемого в государственной измене.

«Суд удовлетворил ходатайство следствия и продлил срок содержания под стражей Федоткину, обвиняемому по ст. 275 УК РФ («Госизмена»), на три месяца, до 11 апреля 2021 года», – сообщили в пресс-службе суда.

В суде не уточняют должность и место работы обвиняемого, однако источник ТАСС, знакомый с ситуацией, подтвердил, что речь идет именно о представителе авиакомпании «Аэрофлот» в Лондоне. В пресс-службе «Аэрофлота» ТАСС не подтвердили, но и не опровергли принадлежность Федоткина к компании.

Федоткина обвиняют в передаче секретных сведений об общественно-политической ситуации в РФ разведслужбе Великобритании.

<https://tass.ru/proisshestiya/10374647>

ТАСС; 2020.12.29; ХУСНУЛЛИН ЗАЯВИЛ, ЧТО БЕЗБАРЬЕРНАЯ СИСТЕМА ОПЛАТЫ ПРОЕЗДА МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ НА ТРАССЕ М-4

Безбарьерная система взимания платы за проезд «свободный поток» (free flow) может в будущем появиться не только на ЦКАД, но и на трассе М-4 «Дон», сообщил **вице-премьер РФ Марат Хуснуллин** во время прямого эфира в Instagram.

«Я думаю, что будет. Кстати, у нас ЦКАД [оплачивается] по системе Free flow, то есть «свободный поток» – не надо останавливаться, оплачивать, по номерам будет проходить оплата. Я думаю, что на М-4 «Дон» такую систему применим», – сказал Хуснуллин.

По его словам, госкомпания «Автодор», под управлением которой находится трасса М-4, уже прорабатывает этот вопрос.

<https://tass.ru/ekonomika/10380795>

ТАСС; 2020.12.29; ХУСНУЛЛИН ЗАЯВИЛ, ЧТО ДЕНЕГ НА МОСТ НА САХАЛИН ПОКА НЕ ХВАТАЕТ

Денег на строительство моста на Сахалин пока нет. Об этом в ходе прямого эфира в Instagram сообщил **вице-премьер РФ Марат Хуснуллин**.

«Пока по деньгам его не тянем, коллеги. Идея неплохая, но денег пока на это не хватает», – сказал он.

Ранее пресс-секретарь президента РФ Дмитрий Песков сообщал, что пока конкретных планов по строительству моста нет.

Глава РЖД Олег Белозеров, в свою очередь, отмечал, что мост на Сахалин точно будет построен, вопрос в сроках реализации проекта.

О проекте

Проект строительства транспортного железнодорожного перехода с Сахалина на материк обсуждается много лет. Проработкой вопроса о его реализации Путин поручал заняться кабмину в июле 2018 года.

Строительство перехода рассматривается в двух вариантах – мост или тоннель. Приоритетным является проект железнодорожного моста. Общая длина однопутной линии должна составить более 580 км. Стоимость всего проекта оценивается в 540,3 млрд рублей.

Строительство моста потребует около шести лет, сооружение тоннеля займет более 10 лет. Планируемый переход перекинется через пролив Невельского в самом узком его месте шириной примерно в семь км. Переход соединит материк с северо-западной частью Сахалина поблизости с упраздненным поселком Погиби.

Предпроектная работа по разработке основных решений по ветке линии Селихин – Ныш завершена. Общественные слушания по проекту прошли 11 марта в Николаевске-на-Амуре.

<https://tass.ru/ekonomika/10380097>

ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА СИДОРЕНКО; 2020.12.30; КРИВО РУЛЯ: ЧИСЛО ДТП С НЕИСПРАВНЫМИ МАШИНАМИ УВЕЛИЧИЛОСЬ НА 13%; ПОЧТИ ТРЕТЬ ТАКИХ АВАРИЙ ПРИХОДИТСЯ НА КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ

За 11 месяцев 2020 года в России произошло на 13% больше аварий с технически неисправным транспортом, чем за аналогичный период 2019-го. Таковы итоги официальной статистики ГИБДД. Количество подобных ДТП растет второй год подряд. Лидером антирейтинга стал Красноярский край, в нем неисправные автомобили становились участниками ДТП 1563 раза. Далее следуют Новосибирская область (915), Ставропольский край (391), Москва (270) и Нижегородская область (265). По мнению опрошенных «Известиями» экспертов, на ухудшении ситуации сказались финансовые проблемы автовладельцев, которые не в состоянии позволить себе приобрести не только новый транспорт, но даже шины. В Госдуме считают, что снизить аварийность можно только программами поддержки.

Плохая тенденция

В России отмечается значительное увеличение числа аварий с участием неисправных автомобилей. По статистике ГИБДД, за 11 месяцев 2020 года произошло 6955 таких ДТП, что на 13% больше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Негативная тенденция продолжается второй год подряд. По итогам за 11 месяцев 2019-го, прирост аварий с неисправным транспортом составлял 6,9%.

Почти треть ДТП приходится на Красноярский край. В обозначенный период в регионе произошло 1563 таких аварии. Дальше с небольшим отрывом следует Новосибирская область (915). На третьем месте – Ставропольский край (391). А вот Москва, несмотря на высокий транспортный поток, заняла в статистике лишь четвертое место (270). Замыкает пятерку антилидеров Нижегородская область, где произошло 265 аварий с неисправным транспортом.

В число субъектов с самой низкой аварийностью вошли Ненецкий автономный округ и Чечня, где зафиксированы нулевые показатели. На Чукотке и в Еврейской автономной области за 11 месяцев произошло по одному ДТП.

В целом в стране третий год подряд растет число жертв аварий с неисправными машинами. За указанный период погибли 1093 человека, что на 7,3% больше по сравнению с 11 месяцами 2019-го. Тогда прирост составлял 4,9% от 11 месяцев 2018-го. А два года назад число погибших увеличилось на 1,7%.

Умирающие авто

Представитель Федерации автовладельцев России (ФАР) в Красноярском крае Павел Стабров рассказал «Известиям», что в статистике по ДТП с неисправным транспортом регион до недавнего времени находился на одном уровне с другими. В лидеры он выбился после того, как при оформлении проколов аварий стали всё чаще указывать техническое состояние автомобилей.

– Необходимо учитывать и тот факт, что практически половина населения края проживает в сельской местности. И туда уезжает «умирать» много автомобилей. Как они там проходят техосмотр и проходят ли его вообще, сложно проверить. Поэтому нельзя исключать того, что в нашем регионе действительно много технически неисправного транспорта и многие машины техосмотр проходят формально, – пояснил Павел Стабров.

В Новосибирской области состояние транспорта связано с финансовыми возможностями владельцев, считает представитель ФАР в этом регионе Михаил Коваль.

– Негативно на статистике области отражается то, что через нее идет большой транспортный поток из одного субъекта в другой. Кроме того, у нас живут не самые богатые люди, они могут позволить себе лишь недорогие автомобили, которые не всегда качественно обслуживаются, – сказал «Известиям» специалист.

Нулевой показатель в Ненецком АО и Чечне транспортный эксперт Павел Яблоков связал с плохо развитой системой проверки попавших в ДТП автомобилей, а также с их небольшим количеством в регионе.

В Госдуме не видят необходимости ужесточения наказания в отношении владельцев технически неисправных автомобилей. Член комитета по транспорту Александр Васильев считает, что в первую очередь стоит развивать программы поддержки по приобретению нового транспорта.

– Безусловно, это в первую очередь финансовые трудности. Людям сложно обновить машину, транспорт стареет, на качестве техобслуживания экономят. В результате и происходят ДТП из-за проблем с тормозной системой или рулевым управлением. Поэтому автовладельцам надо дать возможность приобретать новые машины – через льготное финансирование, развитие программ по обмену поддержанной техники, – заявил «Известиям» парламентарий.

Одной из главных причин старения личного автопарка стала высокая востребованность автомобилей на вторичном рынке, отметил председатель Ежегодной национальной премии «Автомобиль года в России» Владимир Безукладников.

– В этом году первичный рынок сильно пострадал, а на вторичном произошел значительный рост продаж. Такая же тенденция отражается и на спросе на использованные шины, а также на другие средства по обновлению автомобиля. Именно такая экономия и сказывается на дорожной безопасности, – сказал «Известиям» эксперт.

По его словам, Красноярский край является активным потребителем вторичных японских машин. Большинство поддержанного транспорта автовладельцы приобретают у жителей Дальнего Востока.

Владимир Безукладников также заметил, что на первичном рынке сейчас представлен небольшой выбор качественных автомобилей стоимостью до 1 млн рублей, а россияне отдают предпочтение большим статусным машинам. В результате они лучше приобретут 12-летний Porsche Cayenne, чем новый Hyundai Solaris.

<https://iz.ru/1106139/elena-sidorenko/krivo-rulia-chislo-dtp-s-neispravnymi-mashinami-uvlichilos-na-13>

ТАСС; 2020.12.29; СДАННЫЙ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ 170-КИЛОМЕТРОВЫЙ УЧАСТОК ЦКАД ПОСТРОЕН ПРИ ФИНПОДДЕРЖКЕ СБЕРБАНКА

Участок автодороги ЦКАД протяженностью более 170 км, запущенный в эксплуатацию накануне, построен при финансовой поддержке Сбербанка, сообщили во вторник в кредитной организации.

«Стартовало движение по Центральной кольцевой автомобильной дороге (ЦКАД) на участках общей протяженностью свыше 170 км. Проект ЦКАД реализуется при участии и поддержке Сбербанка с 2015 года. За этот период банк обеспечил широкий набор банковских продуктов и услуг в рамках ЦКАД-1, ЦКАД-3 и ЦКАД-4», – говорится в сообщении.

Движение было запущено 28 декабря: полностью открыт ЦКАД-4 (96,8 км) от Горьковского шоссе до М-4 «Дон», участки ЦКАД-1 от М-4 «Дон» до пересечения с А-170 в районе Симферопольского шоссе, от Калужского шоссе до А-107 в районе Лисинцево, а также перемычка от М-10 «Россия» до М-11 «Нева» (6 км) и участок ЦКАД-5, который в основном проходит по реконструированной А-107 (41 км).

Финансовая поддержка

Финансовая поддержка строительства ЦКАД со стороны банка началась в ноябре 2015 г., говорится в сообщении. Тогда Сбербанк предоставил банковские гарантии возврата аванса и исполнения обязательств на общую сумму свыше 15 млрд руб. по обязательствам АО «Крокус» в рамках долгосрочного инвестиционного соглашения, заключенного с ГК «Автодор» по строительству и содержанию ЦКАД-1. В октябре 2020 г. банк одобрил кредит АО «Крокус» с лимитом до 7,15 млрд руб. для финансирования завершения в 2021 г. строительства этого участка.

В сентябре 2016 г. Сбербанк структурировал за концессионера банковскую гарантию исполнения обязательств, необходимую для подписания концессионного соглашения о финансировании, строительстве и эксплуатации ЦКАД-3 между РФ (ГК «Автодор») и ООО «Автодорожная строительная корпорация». Затем в 2017 г. банк структурировал комплекс авансовых гарантий и гарантий исполнения на общую сумму свыше 38 млрд руб., а также в составе синдиката банков предоставил проектный кредит в размере более 36 млрд руб., что в полном объеме обеспечило проект финансированием.

В 2018 году Сбербанк осуществил финансовое закрытие по проекту ЦКАД-4, подписав кредитный договор с ООО «Юго-восточная магистраль» (ООО ЮВМ) в целях реализации концессионного соглашения о финансировании, строительстве и эксплуатации ЦКАД-4.

В 2019 году при участии Сбербанка сформирован синдикат банков и выделено финансирование на общую сумму свыше 35,8 млрд руб. сроком на 17 лет. Также в 2019 г. банк структурировал ряд банковских гарантий на общую сумму более 21 млрд руб., обеспечивающих исполнение обязательств по возврату аванса концессионера ООО ЮВМ и генподрядчика ООО «КСК №1», входящего в ГК «Автобан». В 2020 г. банк предоставил генеральному подрядчику ООО «КСК №1» бридж-кредит с общим лимитом 4 млрд руб., необходимый для ускорения темпов строительства проекта, говорится в сообщении.

<https://tass.ru/novosti-partnerov/10377937>

ТАСС; 2020.12.29; ПРОГРАММА МОДЕРНИЗАЦИИ ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА В ПЕНЗЕ ОЦЕНИВАЕТСЯ В 4 МЛРД РУБЛЕЙ

Программа по модернизации пассажирского транспорта в Пензе обойдется в 4 млрд рублей. Об этом сообщил глава городской администрации Андрей Лузгин на пресс-конференции во вторник.

Ранее сообщалось, что Государственная корпорация развития ВЭБ.РФ подготовила концепцию развития общественного транспорта в пензенской агломерации, которая предусматривает введение единого электронного билета и модернизацию подвижного состава.

«Наши планы по обновлению подвижного состава остаются. Кроме участия в федеральной программе **Минтранса РФ** мы ведем переговоры с ВЭБ.РФ, рассматриваем сценарий с переходом на брутто-контракты, обновлением маршрутов с исключением дублирующих и с введением пересадочных тарифов. Общая стоимость проекта составляет порядка 4 млрд рублей», – отметил Лузгин.

По его словам, в рамках проекта предполагается обновить около 400 автобусов большого и среднего класса. Финансирование брутто-контрактов, при которых перевозчики получают фиксированную плату за свои услуги по контракту, составляет от 200 млн до 600 млн рублей в зависимости от тарифа и частоты курсирования транспорта по маршруту. По словам Лузгина, сейчас ежегодно из бюджета Пензы выделяется около 200 млн рублей на поддержку городского транспорта.

Мэр Пензы добавил, что полномочия по организации пассажирских перевозок будут переданы из муниципалитета на уровень Пензенской области, чтобы у региона была возможность регулировать общественный транспорт не только в Пензе, но и в близлежащих районах, которые составляют пензенскую агломерацию. Это, в частности, поможет убрать дублирующие маршруты.

Лузгин добавил, что в ближайшее время будут подготовлены документы транспортного планирования, которые помогут организовать оптимальную работу общественного транспорта в Пензе. «Мы рассчитываем закончить эту работу в первом полугодии 2021 года и скорректируем наши планы по количеству автобусов, маршруток, исключая их дублирование», – пояснил глава администрации города.

<https://tass.ru/ekonomika/10378619>

ИНТЕРФАКС; 2020.12.29; «АВТОДОР» УТВЕРДИЛ ВЫПЛАТЫ НА 11,3 МЛРД РУБ. ЗА ПЕРЕНОС ГАЗОПРОВОДОВ И ЭЛЕКТРОСЕТЕЙ ДЛЯ М-12

Набсовет госкомпании «Автодор» одобрил сделки на 11,3 млрд рублей по переносу инженерных коммуникаций, переустройству магистральных и распределительных газопроводов в рамках строительства скоростной магистрали М-12 от Москвы до Казани, сообщила госкомпания.

Предварительный размер компенсации работ, которые будет проводить филиал ПАО «ФСК ЕЭС» (МОЕХ: FEES) – МЭС Центра, составляет 1,773 млрд руб., включая НДС.

Работы по переносу газопроводов, согласно сообщению «Автодора», будут оформлены через закупку у единственного поставщика – АО «Газстройпром». Предварительная цена договора – 9,543 млрд руб. с учетом НДС.

Сроки проводимых работ – с момента заключения договора до 1 июня 2022 года.

Фактическая стоимость работ может корректироваться в сторону уменьшения по решению правления госкомпании «Автодор» или в сторону увеличения по решению ее набсовета.

Как сообщалось, большинство подрядчиков проектирования и строительства скоростной платной автомагистрали М-12 по заказу «Автодора» были определены в начале сентября 2020 года.

Семь конкурсов на создание, соответственно, семи этапов трассы на общую сумму 464,2 млрд руб. были отменены, договоры были заключены с единственными участниками.

Конкурс на строительство седьмого участка трассы (пройдет по территории Татарстана и Чувашии) за 42,7 млрд руб. также отменили. Его госкомпания будет строить своими силами, привлекая подрядчиков через свою инжиниринговую компанию (ООО «СК «Автодор»).

Обход Балашихи и Ногинска, который называют «нулевым этапом» М-12, пока не разыгран полностью. Его 21-километровый этап (от ЦКАД-4 до А-108) за 21 млрд руб. будет строить ООО «Трансстроймеханизация» (входит в выделенное из «Мостотреста» (МОЕХ: MSTT) АО «Дороги и мосты»), подрядчик строительства оставшихся 44 км будет определен по конкурсу на 47,5 млрд руб. уже в 2021 году.

РАДИО 1; 2020.12.28; ЮРИСТ РАССКАЗАЛ, КАК ЗАЩИТИТЬСЯ ОТ КОММЕРЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА ВО ДВОРАХ ЖИЛЫХ ДОМОВ

Запрет на парковку во дворах жилых домов коммерческого транспорта, среди которого грузовики и автобусы, могут отменить. Соответствующее предложение внесено в проект приказа **Минтранса России**. Действующая с 1 января 2020 года норма оказалась неэффективной, о чём свидетельствуют многочисленные жалобы граждан в Госавтоинспекцию. Сотрудники **Ространнадзора**, которые должны были следить за соблюдением требований и могли лишать компании лицензий в случае, если парковка организована не по правилам, обязанностей не выполняли. Это было обусловлено, в частности и тем, что фактически штрафов для нарушителей введено не было. Ситуацию в эфире «Радио 1» прокомментировал юрист, член общества «Синие ведёрки» Алексей Дозоров.

«Отмена этого приказа – так называемая мертворождённая норма. От того, что его положения будут отменены, нам, обычным гражданам ни холодно, ни жарко», – заявил Дозоров.

Он отметил, существующая проблема касается не столько грузовиков и автобусов, сколько многочисленных газелей. Они тоже относятся к коммерческому транспорту, который также подчиняется приказу **Минтранса**. Кроме того, сюда также относится и такси.

«Кто должен за соблюдением этих правил, не понятно. Потому что органы транспортного надзора мы видим только на трассах. Это весовой контроль, либо автомобиль контроля за транспортом где-нибудь на МКАДе. Их часто можно встретить рядом с машинами ГИБДД, они останавливают грузовой транспорт, проверяют путевые листы, тахографы и так далее. А в населённых пунктах этим никто не занимается», – добавил юрист.

Он также обратил внимание на то, что действующий приказ регулярно входил в противоречия с градостроительными кодексами и решениями местных властей. А законодатели должны прописывать нормы в кодекс об административных правонарушениях. При этом должны быть конкретно указаны суммы штрафов, кто и в каком порядке их оплачивает, и кто всё это контролирует.

Альтернативой штрафам собеседник «Радио 1» назвал установку заборов и шлагбаумов. Именно так жители решают проблемы во многих дворах Москвы и Подмосковья.

«Как бы ни было смешно, но альтернативы особой у нас в стране нет. Если штрафа нет, то единственное обеспечение запрета – поставить бетонный блок. Потому что, если повесить знак «Кирпич», все на него будут плевать», – сказал Дозоров в заключении.

Ранее эксперты назвали профессии, которые могут стать ненужными уже в ближайшие 10 лет. Речь идёт о бухгалтерях, водителях-дальнобойщиках и таксистах. Предполагается, что последних в будущем могут вытеснить автомобили-беспилотники.

<https://radio1.news/article/yurist-rasskazal-kak-zaschititsya-ot-kommercheskogo-transporta-vo-dvorah-zhilyh-domov-53800>

ТАСС; 2020.12.29; ГОСУДАРСТВО УВЕЛИЧИТ СУБСИДИРОВАНИЕ ВНУТРЕННИХ АВИАПЕРЕЛЕТОВ С ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

Минфин подготовил предложения о выделении дополнительных ресурсов на субсидирование внутренних авиаперелетов с Дальнего Востока, сообщил журналистам глава министерства Антон Силуанов.

«Государство будет выделять дополнительные ресурсы на субсидирование авиаперелетов с Дальнего Востока во исполнение поручения президента. Минфин подготовил предложения», – сказал Силуанов.

Президент РФ Владимир Путин на прошлой неделе заявил, что считает необходимым увеличить субсидирование региональных авиаперевозок. По оценке главы государства, сейчас на субсидирование авиаперевозок с Дальнего Востока направляется недостаточно средств.

<https://tass.ru/ekonomika/10374431>

ИНТЕРФАКС; 2020.12.29; МИНФИН РФ ВЫДЕЛИТ В 2021Г ДОПСУБСИДИИ НА АВИАПЕРЕВОЗКИ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК – СИЛУАНОВ

Минфин РФ выделит в 2021 году дополнительные субсидии на авиаперевозки из центральной части страны на Дальний Восток, заявил глава ведомства Антон Силуанов на брифинге.

«Президент нам дал поручение дополнительно выделить деньги **Росавиации** в 2021 году на дальние перелеты внутри России. Мы подготовили предложения, выделим дополнительные ресурсы для субсидирования дальних перелетов с Дальнего Востока на среднюю полосу России. Такого рода поддержка будет оказываться», – сказал министр.

Как сообщалось, в госбюджете на ближайшую трехлетку на программу субсидирования перелетов с Дальнего Востока, в Симферополь и Калининград (утверждается одним постановлением) в следующем году планируется выделить 3,8 млрд руб., что на 2 млрд руб. меньше, чем выделено на этот год.

Увеличить субсидии на дальневосточные авиаперевозки президент Владимир Путин призвал в ходе заседания Госсовета и Совета по стратегическому развитию и **нацпроектам** на прошлой неделе. Он при этом поручил подумать над расширением перечня категорий граждан, которые могут воспользоваться льготными билетами. Сейчас это только граждане РФ до 23 лет и старше 55 лет (мужчины – старше 60), инвалиды и сопровождающие их лица, многодетные семьи.

Отвечая на вопрос, планируется ли господдержка авиакомпаний на фоне пандемии COVID-19 в новом году, Силуанов заявил: «Мы уже оказали им поддержку. Кстати, авиакомпании летают, активность перевозочная большая достаточно сохраняется. У нас в следующем году есть в бюджете около 18 млрд рублей на поддержку авиакомпаний, это деньги в рамках общенационального плана. Поэтому будем направлять в части поддержания летной годности воздушных судов, лизинговых операций, на региональные перевозки».

В этом году государство выделило авиакомпаниям в качестве «антиковидной» поддержки более 20 млрд руб., деньги предназначались для покрытия части расходов перевозчиков: зарплаты персоналу, лизинговые платежи, оплату стоянки воздушных судов.

ТАСС; 2020.12.29; ПРОБЛЕМУ ЖК «ФИЛАТОВ ЛУГ» У АЭРОПОРТА ВНУКОВО ПЛАНИРУЮТ РЕШИТЬ В I КВАРТАЛЕ 2021 ГОДА

Решение проблемы со спорным жилым комплексом «Филатов луг» около аэропорта Внуково в Новой Москве планируется найти в первом квартале 2021 года. Об этом сообщил **вице-премьер Марат Хуснуллин** в ходе прямого эфира в Instagram.

«[Ввод жилого комплекса] «Филатов луг» – действительно системная проблема, [которая] связана со строительством домов в полосе посадки [самолетов]. К сожалению, такая ошибка была допущена. Это была проблема в двух федеральных законах. Сейчас мы этот вопрос пытаемся решить, но дома реально находятся в глиссаде посадки самолетов во Внуково. Постараемся в первом квартале следующего года найти решение», – сказал Хуснуллин.

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

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

Также ранее в **Минтрансе РФ** сообщали, что для полного устранения влияния ЖК «Филатов Луг» на работу радиолокационного комплекса на позиции «Зименки» Госкорпорация по организации воздушного движения должна ввести в эксплуатацию новый радиолокатор на этой позиции.

<https://tass.ru/nedvizhimost/10380239>

ТАСС; 2020.12.29; «АЭРОФЛОТ» ВОЗОБНОВИЛ ПОЛЕТЫ В ВАРШАВУ

Российская авиакомпания «Аэрофлот» возобновила грузопассажирские рейсы в Варшаву. Об этом корр. ТАСС сообщил во вторник пресс-секретарь аэропорта польской столицы имени Фредерика Шопена Петр Рудзкий.

По его словам, первый с весны нынешнего года прямой рейс авиакомпании «Аэрофлот» Москва – Варшава прибыл в польскую столицу в субботу. «С 26 декабря до 27 марта 2021 года рейсы «Аэрофлота» будут осуществляться каждую субботу», – сказал представитель варшавского аэропорта.

Билеты на самолет можно приобрести в обычном режиме. Рейсы осуществляются во второй половине дня. По информации корреспондента ТАСС, предложение пользуется большой популярностью.

Польская авиакомпания LOT, которая ранее также осуществляла рейсы по маршруту Варшава – Москва – Варшава, «пока не запустила полеты в Москву», информировал Рудзкий.

Как напомнил пресс-секретарь аэропорта, в связи с эпидемиологической ситуацией все пассажиры, прилетающие в Польшу, должны пройти 10-дневную самоизоляцию. «Все пассажиры заполняют так называемые карты локализации пассажира», – отметил он и пояснил, что погранохрана собирает информацию о планируемом месте пребывания.

<https://tass.ru/ekonomika/10377409>

ТАСС; 2020.12.29; UTAIR НАМЕРЕНА ПОЛУЧИТЬ В 2021 ГОДУ ШЕСТЬ BOEING 737 NG

Авиакомпания Utair намерена получить в 2021 году шесть самолетов Boeing 737 NG. Об этом сообщила во вторник пресс-служба перевозчика.

«В 2021 году Utair запланировал получить шесть самолетов Boeing 737 NG», – сказано в сообщении.

В середине ноября прошлого года пресс-служба Utair сообщала, что авиакомпания в 2020 году возьмет в лизинг два самолета Boeing 737 NG в компоновке из 186 мест эконом-класса из-за переноса сроков поставки Boeing 737 MAX. Соответствующий контракт был заключен с лизинговой компанией Carlyle. Кроме того, Utair вела переговоры о приобретении еще двух самолетов данного типа в 2020 году.

В начале 2020 года ТАСС в пресс-службе Utair сообщали, что авиакомпания частично замещает не поставленные ей самолеты Boeing 737 MAX, но полностью это делать не планирует из-за высокой цены Boeing 737 NG.

В настоящее время в парке Utair находятся 10 самолетов Boeing 737 NG. До конца 2020 года компания должна была получить по контракту с производителем шесть новейших Boeing 737 MAX.

<https://tass.ru/ekonomika/10378123>

ТАСС; 2020.12.29; ОАК ПОСТАВИЛА РОССИЙСКИМ АВИАКОМПАНИЯМ 12 САМОЛЕТОВ SSJ 100 В 2020 ГОДУ

Корпорация «Иркут» (в составе ОАК госкорпорации «Ростех») поставила российским авиакомпаниям 12 самолетов Sukhoi Super Jet 100 в 2020 году, сообщается на сайте ОАК.

«В 2020 году филиал «Региональные самолеты» ПАО «Корпорация «Иркут» (в составе ОАК госкорпорации «Ростех») поставил в общей сложности 12 самолетов SSJ 100 авиакомпаниям «Аэрофлот», «Азимут», Red Wings и «Россия». Red Wings начала полеты на SSJ 100 в сентябре, а «Россия», получив эти новые для авиакомпании воздушные суда в декабре, начнет регулярные рейсы с начала января 2021 года», – говорится в сообщении.

Уточняется, что поставки осуществлялись через ГТЛК и «ПСБ Авиапрофлизинг».

«Программа SSJ 100 постоянно развивается. В 2021 году нам предстоит увеличить объемы поставок самолетов авиакомпаниям. Мы продолжим развивать систему послепродажного

обслуживания, которая в перспективе станет общей для всех новых гражданских авиалайнеров России», – приводятся в релизе слова директора филиала «Региональные самолеты» Олега Гуляева.

<https://tass.ru/ekonomika/10378043>

ТАСС; 2020.12.29; КНР ПРОДЛИЛА ПРИОСТАНОВКУ ПРИЕМА РЕЙСА «АЭРОФЛОТА» МОСКВА – ШАНХАЙ ДО СЕРЕДИНЫ МАРТА

Управление гражданской авиации Китая приостановит еще на четыре недели прием рейса российского перевозчика «Аэрофлот» Москва – Шанхай из-за обнаружения коронавируса у прибывших в КНР на борту самолета пассажиров. Из опубликованного во вторник сообщения ведомства следует, что КНР не будет принимать этот рейс до 15 марта.

На выполненном 18 декабря рейсе SU208 выявили 17 пассажиров с коронавирусом. В связи с этим приостановка обслуживания данного маршрута продлевается с 15 февраля на четыре недели. Кроме того, ведомство сообщило о временном прекращении на две недели рейса российского авиаперевозчика «Икар» Москва – Чжэнчжоу (восточная провинция Хэнань) после того, как у восьми пассажиров, прибывших 17 декабря в Китай бортом этой авиакомпании, выявили заражение коронавирусом.

Ранее ведомство сообщало о приостановке приема рейса «Аэрофлота» Москва – Шанхай с 21 декабря на восемь недель из-за положительных тестов на коронавирус у прибывших этим маршрутом в КНР пассажиров.

<https://tass.ru/ekonomika/10377985>

[Вернуться в оглавление](#)