



Ежедневный мониторинг СМИ

27 ЯНВАРЯ 2021

СОДЕРЖАНИЕ

СПУТНИК БЕЛАРУСЬ; 2021.01.26; ГОЛОВЧЕНКО: МОСКВЕ И МИНСКУ НУЖНО РЕШИТЬ ВОПРОС ПО ОБЩЕМУ ЭНЕРГОРЫНКУ	3
ТАСС; 2021.01.26; «АВТОДОР» НАМЕРЕН ПОЛУЧИТЬ ПОЛОЖИТЕЛЬНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗЫ ПО М-12 К АВГУСТУ	3
КОММЕРСАНТЬ ОНЛАЙН; ИВАН БУРАНОВ; 2021.01.26; НОРМАЛЬНЫЕ РАСХОДЫ ВСЕГДА ИДУТ В ОБХОД; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ОБНАРУЖИЛА ПРИЗНАКИ КОРРУПЦИИ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ТРАССЫ М-12.....	5
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.01.26; В МИНТРАНСЕ НАЗВАЛИ СРОКИ ПРОХОЖДЕНИЯ ЭКСПЕРТИЗЫ ПРОЕКТА ТРАССЫ М-12.....	6
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2021.01.27; ЛЕДОКОЛЬНЫЙ ВЫЧЕТ; ОСК ХОЧЕТ ЗАКРЕПИТЬ В ГОСКОНТРАКТАХ НУЛЕВОЙ НДС	7
ИЗВЕСТИЯ; ВАЛЕРИЙ ВОРОНОВ; 2021.01.27; УГОЛЬНАЯ ЗАВЕСА: В РОССИИ ПРЕДЛАГАЮТ ВВЕСТИ НОВЫЕ ПРАВИЛА ПЕРЕВАЛКИ; ПЕРЕОБОРУДОВАНИЕ ОДНОЙ ГАВАНИ МОЖЕТ СТОИТЬ БОЛЬШЕ 2 МЛРД РУБЛЕЙ, ГОВОРЯТ ЭКСПЕРТЫ	8
ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2021.01.27; НЕ МОСКВОЙ ЕДИНЫ: БИЗНЕС ПРЕДЛОЖИЛ СПОСОБ УВЕЛИЧИТЬ АВИАПЕРЕВОЗКИ В РЕГИОНАХ; КОМПАНИИ ХОТЯТ ПОДЕЛИТЬСЯ ДРУГ С ДРУГОМ Пассажирами на субсидируемых маршрутах.....	10
ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ЛАРУ; 2021.01.27; СОЧИНИТЬ РАЗВЯЗКУ: КАК НОВЫЙ ПУТЕПРОВОД ОБЪЕДИНИЛ РАЗДЕЛЕННЫЕ ХИМКИ; БОЛЬШУЮ ЧАСТЬ ДОРОГ В 105 КРУПНЕЙШИХ АГЛОМЕРАЦИЯХ РОССИИ К 2024 ГОДУ ПЛАНИРУЮТ ДОВЕСТИ ДО НОРМАТИВНОГО СОСТОЯНИЯ.....	12
ИЗВЕСТИЯ; ЭЛЬНАР БАЙНАЗАРОВ; 2021.01.27; СТОП СНЯТО: РФ И ГРУЗИЯ МОГУТ ВОЗОБНОВИТЬ ПЕРЕГОВОРЫ О ГРАНИЦЕ В ФЕВРАЛЕ; ТБИЛИСИ РАССЧИТЫВАЕТ НА ВОССТАНОВЛЕНИЕ ТУРПОТОКА ЧЕРЕЗ «ВЕРХНИЙ ЛАРС».....	14
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2021.01.27; В ИНДИГУ ПЛЫВУТ ТОЛЬКО СРОКИ; ЗАПУСК ПОРТА ОТЛОЖЕН НА 2028 ГОД.....	16
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2021.01.27; ВЕРА УШЛА ОТ НАСЛЕДНИКОВ; АКТИВЫ ДМИТРИЯ БОСОВА МЕНЯЮТ ВЛАДЕЛЬЦЕВ	17
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КОЛЯДА; 2021.01.26; АЭРОПОРТЫ МАУ ПОТЕРЯЛИ ПОЛОВИНУ ПассажиРОВ; ПАДЕНИЕ ПассажиРОПОТОКА СТАЛО РЕКОРДНЫМ В ИСТОРИИ РОССИИ.....	19
РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2021.01.26; ДОМОДЕДОВО ПЕРЕД НОВЫМ ГОДОМ ОПЕРЕДИЛО ШЕРЕМЕТЬЕВО ПО ЧИСЛУ ПассажиРОВ	20
ВЕДОМОСТИ; ПАВЕЛ КЛЕВОШИН; 2021.01.27; ГРУЗОВОЙ БЕСПИЛОТНИК ПОДНЯЛ 110 МЛН РУБЛЕЙ; ФИНАНСИРОВАТЬ ПРОЕКТ РЕШИЛА «НАЦИОНАЛЬНАЯ ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ ИНИЦИАТИВА».....	21
КОММЕРСАНТЬ; ДИАНА ГАЛИЕВА, ОЛЕГ САПОЖКОВ; 2021.01.27; СКРЫТЫМ ОСТАНЕТСЯ ТОЛЬКО ТАЙНОЕ; ВСЕ КРУПНЫЕ ГОСИНВЕСТИЦИИ С 2022 ГОДА БУДУТ ПОЛНОСТЬЮ ПРОЗРАЧНЫ ДЛЯ КАЗНАЧЕЙСТВА	22
РОССИЯ 1 ВЕСТИ В 20:00; АЛЕКСЕЙ ГОЛОВКО; 2021.01.26; МЕЧТА СТАЛА РЕАЛЬНОСТЬЮ: РАЗДЕЛЕННЫЕ ХИМКИ ТЕПЕРЬ СОЕДИНЯЕТ МОСТ.....	25

ТВ ЦЕНТР # СОБЫТИЯ. 25-Й ЧАС, 27.01.2021 00:06; В ПОДМОСКОВНЫХ ХИМКАХ ОТКРЫЛАСЬ НОВАЯ ТРАНСПОРТНАЯ РАЗВЯЗКА	26
НТВ # СЕГОДНЯ, 26.01.2021 23:36; ОТКРЫТИЕ РАЗВЯЗКИ	28
ОТР; 2021.01.26; МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ ОТКРЫЛИ ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ В ЧЕЛЯБИНСКЕ.....	29
НТВ # СЕГОДНЯ, 26.01.2021 16:14; ВОЗДУШНЫЕ ВОРОТА	29
РАДИО РОССИИ, 26.01.2021 23:59; МИНТРАНС СОВМЕСТИТ РОССИЙСКИЕ ДОРОГИ И КОМФОРТ.....	30
ГТРК НИЖНИЙ НОВГОРОД; 2021.01.26; В НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ СТАРТУЮТ РАБОТЫ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ М-12.....	30
СОВЕТСКАЯ ЧУВАШИЯ; 2021.01.26; АВТОМАГИСТРАЛЬ М-12: ГДЕ ДОРОГА - ТАМ ЖИЗНЬ.....	31
ТАСС; 2021.01.26; МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ ЧЕЛЯБИНСКА ОТКРЫЛИ ПОСЛЕ РЕБРЕНДИНГА И РЕДИЗАЙНА.....	36
ТАСС; 2021.01.26; РЕКОНСТРУКЦИЯ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНОЙ ПОЛОСЫ АЭРОПОРТА АРХАНГЕЛЬСКА НАЧНЕТСЯ В 2022 ГОДУ	37
ЧЕЧЕН ИНФО; 2021.01.26; ЧЕЧНЯ. АЛЕКСАНДР НЕРАДЬКО И ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВИТЕЛЬСТВА ЧЕЧЕНСКОЙ РЕСПУБЛИКИ ПРОВЕЛИ РАБОЧУЮ ВСТРЕЧУ	38
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.01.26; В МОРДОВИИ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ БОЛЕЕ 157 КМ ДОРОГ	38
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.01.26; НОВЫЕ СВЕТОФОРЫ ЗАРАБОТАЛИ В 40 ОКРУГАХ ПОДМОСКОВЬЯ.....	39
ТАСС; 2021.01.26; ЧЕРНЫШЕНКО: 15% ВЕДОМСТВ СМЕНЯТ РУКОВОДИТЕЛЕЙ ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ ИЗ-ЗА КАЧЕСТВА РАБОТЫ.....	40
МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2021.01.26; СМИ: В МОРСКИЕ ПУНКТЫ ПРОПУСКА МОГУТ ПУСТИТЬ ХОЗЯЙСТВЕННУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ	40
ТАСС; 2021.01.26; ПУТИН: СРЕДСТВА НА ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО В РФ В БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ БУДУТ ВЫДЕЛЯТЬСЯ РИТМИЧНО	41
ТАСС; 2021.01.26; ПУТИН ПРИНЯЛ ПРИГЛАШЕНИЕ ПОСЕТИТЬ ОТКРЫТИЕ ДВИЖЕНИЯ ПО ЦКАД В ИЮЛЕ.....	41
КОММЕРСАНТЪ ЕКАТЕРИНБУРГ; МАРИЯ ИГНАТОВА; 2021.01.26; МИНТРАНС ПРОКАТИЛ ТАКСИСТОВ; СВЕРДЛОВСКИЕ ВЛАСТИ ОТКАЗАЛИСЬ ОТМЕНИТЬ ГОСПОШЛИНУ ЗА РАБОТУ ТАКСИ	42
ТАСС; 2021.01.26; РЖД СОЗДАДУТ ПЛАТФОРМУ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОГРАММНЫХ РОБОТОВ	43
ТАСС; 2021.01.27; РОССИЯ ВОЗОБНОВИЛА РЕГУЛЯРНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ С ВЬЕТНАМОМ, ИНДИЕЙ, ФИНЛЯНДИЕЙ И КАТАРОМ	44
ТАСС; 2021.01.26; В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ СОХРАНИЛИ ЛЬГОТНЫЕ ПЕРЕЛЕТЫ ДЛЯ ЖИТЕЛЕЙ СЕВЕРНЫХ РАЙОНОВ	45
ТАСС; 2021.01.26; «ОПОРА РОССИИ» ПРОСИТ РОСАВИАЦИЮ УРЕГУЛИРОВАТЬ ВОПРОС С ЧАРТЕРНЫМИ ПЕРЕВОЗКАМИ В ЕГИПЕТ	46
ТАСС; 2021.01.26; ГРУППА «АЭРОФЛОТ» В 2020 ГОДУ СОКРАТИЛА ПЕРЕВОЗКИ НА 50,3%.....	46
ТАСС; 2021.01.26; UTAIR ЗАПУСТИТ В ЯНВАРЕ РЕЙС ИЗ ОМСКА В БАРНАУЛ	47

ПУБЛИКАЦИИ

СПУТНИК БЕЛАРУСЬ; 2021.01.26; ГОЛОВЧЕНКО: МОСКВЕ И МИНСКУ НУЖНО РЕШИТЬ ВОПРОС ПО ОБЩЕМУ ЭНЕРГОРЫНКУ

Беларуси и России в этом году нужно заняться формированием общих энергетических рынков в Союзном государстве и Евразийском экономическом союзе, заявил белорусский премьер-министр Роман Головченко на переговорах с председателем правительства России Михаилом Мишустиним.

«Есть ряд актуальных задач. В их числе - поиск решений по общим энергетическим рынкам», - отметил белорусский премьер.

Сторонам также нужно создавать общий рынок продукции, заниматься вопросами свободного доступа в Союзном государстве, добавил Головченко.

«На наш взгляд, мы давно должны были подойти и к вопросу о понятии товара или продукции, или услуги в СГ», - считает белорусский премьер.

Помимо этого, он заявил, что стороны продолжают активную работу по интеграционной повестке.

«Радует, что наши эксперты в этой теме не гонятся за какими-то формальными моментами, помпезными названиями», - отметил премьер-министр Беларуси.

По его мнению, нужно решать суть вопросов, найти места, где экономические интересы сопрягаются, и их объединять.

Встреча премьеров в Москве

Премьер-министры России и Беларуси проводят переговоры в Москве, в Доме правительства РФ. Встреча сперва началась за закрытыми дверями, а после к главам правительств присоединились члены делегаций.

От Беларуси в переговорах примут участие первый вице-премьер Николай Снопков, министр энергетики Виктор Каранкевич, министр финансов Юрий Селиверстов, министр антимонопольного регулирования и торговли Владимир Колтович, председатель концерна «Белнефтехим» Андрей Рыбаков, посол Беларуси в России Владимир Семашко.

С российской стороны - вице-премьеры Александр Новак и Алексей Оверчук, министр транспорта Виталий Савельев, глава Минфина Антон Силуанов, а также посол России в Беларуси Дмитрий Мезенцев.

Как сообщалось ранее пресс-службы премьеров двух стран, на переговорах обсуждают вопросы борьбы с пандемией, состоится обмен мнениями по актуальным направлениям российско-белорусского торгово-экономического сотрудничества.

<https://sputnik.by/economy/20210126/1046741141/Golovchenko-Moskve-i-Minsku-nuzhno-reshit-vopros-po-obshchemu-energorynku.html>

ТАСС; 2021.01.26; «АВТОДОР» НАМЕРЕН ПОЛУЧИТЬ ПОЛОЖИТЕЛЬНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗЫ ПО М-12 К АВГУСТУ

«Автодор» планирует получить положительное заключение Главгосэкспертизы на все этапы строительства трассы М-12 Москва - Казань к августу 2021 г., сообщили ТАСС в пресс-службе Минтранса РФ.

«К августу 2021 г. планируется получение положительного заключения Главгосэкспертизы на все этапы строительства трассы М-12 - от нулевого до восьмого, - сообщили в министерстве. - На всех участках трассы сейчас идет подготовка территории. В частности, на нулевом этапе - обходе Балашихи и Ногинска - на всех 65 км проводится подготовка территории под строительство.

Обращаем внимание, что этот этап разделен на два участка. Уже идет проектирование первого из них. В феврале планируется подвести итоги конкурсных процедур на проектирование и строительство второго участка нулевого этапа протяженностью 44 км».

На остальных восьми этапах идут работы по подготовке территории. Работы по трассе М-12, запланированные на 2020 г., выполнены на 100%, уточнили в Минтрансе.

В 2024 г. по трассе М-12 (строительство ведет госкомпания «Автодор», управляет платными трассами в РФ) протяженностью 800 км можно будет проехать на автомобиле от Москвы через Владимирскую, Нижегородскую области, Чувашскую Республику до Казани за шесть часов. Сейчас этот путь занимает 12 часов. Строительство новой автодороги предусмотрено «Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры».

Международный маршрут «Европа - Западный Китай»

Трасса М-12 является частью международного транспортного маршрута «Европа - Западный Китай» (ЕЗК), в который также входят такие платные трассы как М-11 Москва - Санкт-Петербург, Центральная кольцевая автодорога (ЦКАД, III и IV участки) и обход Тольятти.

В маршрут ЕЗК входит и часть существующей федеральной дорожной сети, которая находится в управлении Росавтодора: участок Канаш - Самара, проходящий по автомобильным дорогам федерального значения А-151 и М-5 «Урал», и Оренбург - Сагарчин трассы Р-239.

Чтобы обеспечить возможность транзитной доставки грузов с Балтийского побережья до границы с Казахстаном дорожное агентство ведет капитальный ремонт и реконструкцию существующей сети, чтобы по ней могли идти большегрузы с нагрузкой на ось до 11,5 т.

Опасения Счетной палаты

По данным Счетной палаты, 406 км существующих автодорог маршрута ЕЗК не соответствуют нагрузке 11,5 т на ось транспортного средства. Речь в основном идет об участках трасс, за которые отвечает Росавтодор. В ведомстве высказали опасение, что проблема может быть не решена к 2024 г., как предусмотрено планом, и часть дорог ЕЗК не достигнут должного качества к обозначенному сроку.

«В 2022-2024 гг. планируется довести нагрузку на ось до 11,5 т на участках автодорог общей протяженностью 320 км. Из них 314 км - за счет капитального ремонта, 6 км - в рамках реконструкции. На оставшихся 86 км нагрузку на ось планируется довести до 11,5 т в 2024-2030 гг. Эти участки либо были ранее отремонтированы и находятся на гарантии, либо стоят в плане на капремонт или реконструкцию до 2030 г.», - прокомментировали в Минтрансе.

В министерстве также напомнили, что межремонтные сроки эксплуатации федеральных автодорог с усовершенствованным типом покрытия были увеличены до 12 лет, по капитальному ремонту - до 24 лет. Переход обусловлен изменением объема и состава работ по восстановлению дорожных слоев, выполняемых в рамках капремонта, ремонта и содержания автодороги.

«В связи с тем, что на всей сети федеральных дорог планомерно проводятся ремонтные работы, в том числе на участке маршрута от г. Канаш до МАПП (международный автомобильный пункт пропуска) Сагарчин, возобновлять работы до окончания межремонтного срока, особенно при условии соответствия дорожного покрытия заявленным требованиям и находящегося в нормативном состоянии, нецелесообразно», - уточнили в министерстве.

КОММЕРСАНТЬ ОНЛАЙН; ИВАН БУРАНОВ; 2021.01.26; НОРМАЛЬНЫЕ РАСХОДЫ ВСЕГДА ИДУТ В ОБХОД; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ОБНАРУЖИЛА ПРИЗНАКИ КОРРУПЦИИ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ТРАССЫ М-12

Счетная палата (СП) обнаружила многочисленные недостатки при проектировании и строительстве платной дороги М-12 Москва–Казань. Выявлены признаки «коррупционных нарушений» при выкупе земель в районе обхода Балашихи, а также нарушения норм Земельного кодекса, которые могут стать причиной судебных исков. Претензии предъявлены госкомпании «Автодор» и **Федеральному дорожному агентству (Росавтодор)**, материалы проверки направлены **президенту РФ** и в Генпрокуратуру.

Счетная палата проверила расходование в 2019–2020 годах средств на проектирование, строительство и ремонт дорог, входящих в международный транспортный маршрут Европа–Западный Китай (МТМ ЕЗК). В него, напомним, входят дорога М-11 «Нева» (построена), ЦКАД (почти построена), а также новая трасса М-12 Москва–Казань (729 км; проектируется) и обход Тольятти с мостом через Волгу (97 км; строится). Последние два участка должны быть построены к 2024 году (на это выделяется 655 млрд руб.), согласно комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (**КПМИ**, один из **нацпроектов**).

Серьезные нарушения аудиторы выявили во время проектирования и строительства 65-километрового обхода Балашихи, входящего в состав М-12. Планировку территории для дороги утвердили еще в 2013 году, но «Автодор» изымал земельные участки в 2018 году, что является нарушением Земельного кодекса: между утверждением проекта планировки и изъятием земли не может проходить более трех лет.

Имеются риски оспаривания решений об изъятии участков и объектов недвижимого имущества, входящих в полосу отвода обхода в судебном порядке», – считают аудиторы.

СП обратила внимание также на условия изъятия земель. Одно из соглашений на участок площадью 3,6 га «Автодор» заключил с ООО «Тейк-Лук Рус», заплатив за него 57,9 млн руб. и еще 104,3 млн руб. в качестве «компенсации упущенной выгоды» (компания, по документам, планировала строить жилье). «Тейк-Лук Рус», как показала проверка СП, была учреждена в 2018 году, опыта капитального строительства не имела, купила участки в феврале 2019 года (уже после принятия решения об их изъятии), при этом размер упущенной выгоды рассчитывался на основании «намерений» застройщика, а не готовой документации. «Указанные факты свидетельствуют о наличии признаков коррупционных правонарушений и возможном причинении ущерба в размере 104,3 млн руб.», – считают в палате. Подобные признаки аудиторы обнаружили в процедуре выкупа еще двух участков площадью 1,4 и 0,7 га: из-за нарушений, допущенных оценщиком, участки оказались соответственно на 36 млн и 21,3 млн руб. дороже. Нарушены и графики подготовки территории для обхода Балашихи: до 1 октября 2020 года должно быть выполнено 60,3% работ, по факту – 34,1%. Произошло это в том числе из-за слишком позднего заключения соглашения с «Газпромом» о переносе газопровода – в августе 2020 года, а не в 2018-м, как планировалось.

Претензии СП предъявила в том числе **Росавтодору** в связи с тем, что часть ЕЗК пройдет по федеральной сети (в Чувашии и Оренбургской области). Для проезда тяжелых грузовиков на участках общей протяженностью 405 км нужно увеличить нормативную нагрузку на ось с 10 до 11,5 тонн, однако 85 км из них отремонтируют только к 2030 году, утверждают в палате.

Возникают риски «несоответствия транспортно-эксплуатационному состоянию отдельных участков» к моменту, когда дорога должна быть открыта, подчеркивает СП.

Нарушения найдены и в действиях региональных властей. Для строительства обхода Тольятти правительство Самарской области должно было изъять 789 га земель, но к 1 октября 2020 года региональный минтранс оформил документы лишь на 60% этих территорий. Полученный ранее трансферт из федерального бюджета на 14,5 млн руб. для

строительства дороги в 2019–2020 годах не потрачен, сказано в отчете, из-за отсутствия ряда документов.

Материалы проверки СП направила в Генпрокуратуру и президенту РФ.

Глава «Автодора» Вячеслав Петушенко с выводами СП согласился, утверждается на сайте СП, доложив о реализации проекта после 1 октября 2020 года.

«Контракты все заключены, документация по планировке территории утверждена. К следующей проверке недочеты будут устранены», – цитирует его ведомство. Запланированные на 2020 год работы выполнены, подтвердили “Ъ” в Минтрансе, на всех участках М-12 идет подготовка территории. К августу, пообещали в ведомстве, будет получено заключение Главгосэкспертизы на все этапы строительства трассы (ранее господин Петушенко обещал начать в июле стройку). В Минтрансе подтвердили, что 86 км федеральных дорог, упомянутых в отчете палаты, будут ремонтироваться для увеличения несущей способности уже после 2024 года. Капремонт или ремонт делается по правилам раз в 12–24 года, пояснили в министерстве, проводить работы «до окончания межремонтного срока, особенно при условии соответствия покрытия требованиям, нецелесообразно». Заявления СП о коррупции во время выкупа земель в районе Балашихи ни ведомство, ни госкомпания «Автодор» 26 января не комментировали. Расчет упущенной выгоды действительно был произведен, основываясь только лишь на планах правообладателя построить жилой комплекс, пояснил “Ъ” источник, знакомый с ситуацией. Сумма 104 млн руб. возникла в связи с тем, что вместе с изъятием земель было также прекращено право на застройку участка, предусмотренное генпланом развития города Балашихи, пояснил собеседник “Ъ”, поэтому и понадобилась дополнительная компенсация.

<https://www.kommersant.ru/doc/4662619>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.01.26; В МИНТРАНСЕ НАЗВАЛИ СРОКИ ПРОХОЖДЕНИЯ ЭКСПЕРТИЗЫ ПРОЕКТА ТРАССЫ М-12

Получение положительного заключения Главгосэкспертизы на все этапы строительства трассы М-12 «Москва - Казань» от нулевого до восьмого планируется к августу 2021 года, сообщили «РГ» в Минтрансе.

Подготовка территории идет на всех участках трассы. В частности, на нулевом этапе - обходе Балашихи и Ногинска - на всех 65 километров проводится подготовка территории под строительство. Этот этап разделен на два участка, уже идет проектирование первого из них. В феврале планируется подвести итоги конкурсных процедур на проектирование и строительство второго участка нулевого этапа протяженностью 44 километра, отметили в Минтрансе.

Подготовка территории идет и на остальных восьми этапах. **«Работы, запланированные на 2020 год, выполнены на 100 процентов. В 2024 году по трассе М-12 можно будет проехать от Москвы через Владимирскую, Нижегородскую области, Чувашскую республику до Казани за шесть часов. Это привлечет турпотоки и инвестиции, перенаправит транзитный трафик и тем самым разгрузит дорожную сеть в регионах»,** - указали в Минтрансе.

Создание новой скоростной автодороги М-12 протяженностью около 800 км предусмотрено Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Трасса станет частью Международного транспортного маршрута «Европа - Западный Китай», в состав которого входит и часть существующей федеральной дорожной сети, которая находится в управлении **Федерального дорожного агентства (Росавтодор)**. Чтобы обеспечить возможность транзитной доставки грузов с Балтийского побережья (по М-11 «Нева», ЦКАД-3, по М-12 и далее от г. Канаш до МАПП Сагарчин) до границы с Казахстаном, в рамках поручения **президента России Росавтодор** ведет капитальный ремонт и реконструкцию существующей сети. В

результате по ней смогут идти большегрузы с нагрузкой на ось до 11,5 тонн, пояснили в **Минтрансе**.

В министерстве также заметили, что по данным Счетной палаты, 406 км существующих автодорог не соответствуют нагрузке 11,5 тонн на ось транспортного средства. На данный момент проектная документация есть по семи участкам дорог общей протяженностью 42,9 километра. До 2022 года планируется разработать документы еще по 22 отрезкам протяженностью 224 километра. По остальным участкам – до 2023 года.

В 2022-2024 годах планируется довести нагрузку на ось до 11,5 тонн на участках автодорог общей протяженностью 320 километров.

В итоге все 86 километров автодорог, предусмотренные к выполнению в 2024–2030 годах, на момент ввода в эксплуатацию автодороги М-12 Москва – Казань будут находиться в нормативном транспортно-эксплуатационном состоянии, заверили в **Минтрансе**.

Реализация маршрута также предусматривает строительство обхода Тольятти с мостовым переходом через Волгу. Как подчеркнули в министерстве, этот проект реализуется в рамках регионального концессионного соглашения. **«Риски, связанные с несвоевременным вводом объекта, отсутствуют. На сегодняшний день разработана проектная документация и получено заключение экспертизы в отношении всех участков обхода. Средства, предусмотренные на финансирование проекта бюджету Самарской области в 2020 году, освоены в полном объеме»**, - сообщили в **Минтрансе**.

Ранее в Счетной палате высказали опасения, что после ввода в 2024 году трассы М-12 транспортные характеристики дорожного полотна на некоторых других участках маршрута «Европа - Западный Китай» не будут соответствовать установленным требованиям, так как завершить эти работы планируется только к 2030 году.

<https://rg.ru/2021/01/26/v-mintranse-nazvali-sroki-prohozhdeniia-ekspertizy-proekta-trassy-m-12.html>

КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2021.01.27; ЛЕДОКОЛЬНЫЙ ВЫЧЕТ; ОСК ХОЧЕТ ЗАКРЕПИТЬ В ГОСКОНТРАКТАХ НУЛЕВОЙ НДС

Как стало известно “Ъ”, Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) предлагает обязать заказчиков строительства судов по госконтрактам регистрировать суда в Российском международном реестре судов (РМРС). Таким образом корпорация хочет избежать новых убытков от невозмещения НДС: по ледоколу «Арктика», по оценке ОСК, они могут составить 4,5–6 млрд руб. «Атомфлот» и так зарегистрировал судно в РМРС, но отсутствие такого обязательства в госконтракте не дает судостроителю возможность вернуть налог. Проблема может возникнуть и с серийными «Сибирью» и «Уралом», говорят собеседники “Ъ”.

Гендиректор ОСК Алексей Рахманов предложил обязать заказчиков судов и морской техники по госконтрактам регистрировать их в Российском международном реестре судов. Это должно позволить применять нулевую ставку НДС и налоговые вычеты для судостроителей-налогоплательщиков при реализации построенных судов. Соответствующий проект распоряжения правительства направлен письмом от 21 января главе **Минтранса Виталию Савельеву** с копией заместителю главы Минпромторга Олегу Рязанцеву (копия есть у “Ъ”).

Как отмечается в проекте пояснительной записки к документу, обоснованность применения нулевого НДС подтверждается предоставлением в налоговую копии контракта, в котором записано обязательство по регистрации судна в РМРС. Однако это условие «избирательно включается заказчиками в контракты», в том числе судов с атомными энергоустановками, и его, в частности, нет в госконтракте на строительство головного атомного ледокола «Арктика» с Балтзаводом (входит в ОСК), что не позволяет применить нулевой НДС. При этом обязательство о регистрации в РМРС уже закреплено в контракте на четвертый и пятый ледоколы («Чукотка» и «Якутия»). Отсутствие единой

правоприменительной практики не позволяет судостроителям получить значимую господдержку и «создает предпосылки к подрыву финансовой стабильности судостроительных предприятий и может негативно отразиться на последующих проектах по строительству атомных судов», говорится в проекте документа.

О проблеме с невозмещенным НДС с головного заказа говорил господин Рахманов в интервью “Ъ” от 22 декабря 2020 года. Он указывал на то, что цена в 37 млрд руб. изначально должна была быть «без учета НДС», но потом появилась приписка «с». При этом глава ОСК напоминал, что строительство «Арктики» было фактически НИОКР. Алексей Рахманов оценивал возможные убытки по головному ледоколу в 4,5–6 млрд руб. В ОСК “Ъ” сообщили, что выступают за системный подход в применении льготных условий, установленных 305-ФЗ. Единый порядок позволит повысить эффективность реализации предусмотренных законодательством мер господдержки, добавляют там. В «Атомфлоте» “Ъ” сообщили, что зарегистрировали «Арктику» в РМРС 23 октября 2020 года, добавив, что аналогичный порядок будет действовать и для регистрации других судов. Инициативу ОСК в «Атомфлоте» не комментировали.

В Минтрансе “Ъ” подтвердили получение обращения, уточнив, что рассматривают его вместе с судоходным сообществом. В Минпромторге не ответили на запрос “Ъ”. В «Росморпорте» “Ъ” сообщили, что уже регистрируют суда в РМРС, «что существенно снижает эксплуатационные расходы за счет налоговых льгот».

Один из источников “Ъ” поясняет, что проблема с возмещением НДС по «Арктике» связана исключительно с отсутствием четкого обязательства о регистрации в РМРС в госконтракте. Такая же проблема возникнет и при сдаче серийных ледоколов «Сибирь» и «Урал» стоимостью 84,4 млрд руб., полагает он. Другой собеседник “Ъ” говорит, что данная инициатива – это попытка ОСК увеличить цену контракта на ледоколы на 18–20%, сроки строительства которых заметно затянулись. Но пересмотр цены влечет за собой необходимость изменения постановления правительства, оценки эффективного использования бюджетных средств и обоснования инвестиций. Ранее Балтзавод уже безрезультатно пытался в Верховном суде обжаловать письмо Минфина о том, что после повышения НДС до 20% (с 2019 года) цена ранее заключенных контрактов меняться не должна (см. «Ъ-СПб» от 29 марта 2019 года).

<https://www.kommersant.ru/doc/4662555>

ИЗВЕСТИЯ; ВАЛЕРИЙ ВОРОНОВ; 2021.01.27; УГОЛЬНАЯ ЗАВЕСА: В РОССИИ ПРЕДЛАГАЮТ ВВЕСТИ НОВЫЕ ПРАВИЛА ПЕРЕВАЛКИ; ПЕРЕОБОРУДОВАНИЕ ОДНОЙ ГАВАНИ МОЖЕТ СТОИТЬ БОЛЬШЕ 2 МЛРД РУБЛЕЙ, ГОВОРЯТ ЭКСПЕРТЫ

В России предлагают ввести новые требования перевалки угля в портах. Если они будут приняты, единый стандарт экологической безопасности обяжет стивидоров устанавливать пылезащитное оборудование. Конкретные требования будут зависеть от грузопотока предприятий, их специализации и близости к населенным пунктам. Законопроект представят 28 января в ТПП РФ, затем его планируют направить на рассмотрение в федеральные ведомства. Экологи считают меру необходимой для решения проблемы загрязнения атмосферы портовых городов. По оценкам экспертов, на модернизацию портов по всей России потребуется 30 млрд рублей.

Зеленая инициатива

28 января Ассоциация разработчиков природоохранных технологий и экологических инициатив представит в комитете Торгово-промышленной палаты РФ по природопользованию и экологии законопроект «Об экологически безопасной перевалке угля в морских портах». Он предлагает новые требования к работе стивидоров. После обсуждения в ТПП законопроект направят на рассмотрение в федеральные ведомства. Об

этом сообщил «Известиям» гендиректор ассоциации, и.о. председателя общественного совета при Минприроды Александр Закондырин.

По его словам, сегодня обязанность стивидоров по внедрению технологий экологически безопасной перевалки угля не закреплена на федеральном уровне, отсутствует единый понятийный аппарат для определения такой перевалки. Законопроект должен защитить граждан от угольной пыли, отметил Александр Закондырин.

По документу стивидоры будут обязаны высаживать защитные лесные насаждения, устанавливать системы пылеподавления пеной на конвейерах, локальные ветрозащитные конструкции и ветрозащитные экраны терминалов. Точный набор требований зависит от грузооборота компании и характеристик порта.

Документ предусматривает градацию стивидоров по объему грузооборота: до 1 млн т угля в год, от 1 до 10 млн т и более 10 млн т. Также проект предлагает учитывать, специализируется ли порт исключительно на перевалке угля или же через него идут другие товары. На требования к порту будет влиять и расстояние до населенных пунктов.

Минприроды поддерживает любые инициативы касательно совершенствования требований к охране окружающей среды, сказали «Известиям» в ведомстве. Там отметили, что проблема загрязнения атмосферного воздуха угольной пылью при перегрузке породы в морских портах обострилась с 2016 года. Тогда в Минприроды и Росприроднадзор начали поступать многочисленные обращения граждан на неблагоприятную обстановку в портовых городах.

В 2017 году во время прямой линии с **президентом России Владимиром Путиным** мальчик из Находки пожаловался на невыносимую концентрацию угольной пыли в городе. Глава государства дал несколько поручений по нормализации экологической обстановки в портовых городах. Власти Приморья начали заключать соглашения с местными стивидорными компаниями, которые обязывали бизнес предотвращать загрязнение воздуха и акваторий.

Также в 2017 году власти выпустили справочник наилучших доступных технологий (НДТ), в котором описаны методы защищенной перевалки сыпучих грузов. Документ не обязывает предприятия следовать рекомендациям на федеральном уровне. Крупные компании внедряют новые технологии, небольшие нередко их игнорируют, отметил Александр Закондырин.

Выбор конкретной технологии и оборудования, в большинстве случаев дорогостоящего, сегодня предоставлен самим стивидорным компаниям, и, ожидаемо, они не всегда готовы идти на большие затраты, отметила член общественного совета при Росгидромете Зоя Шаргатова.

В интересах граждан

Сегодня перевалкой угля в России занимаются порядка 60 компаний-стивидоров почти в 30 морских портах. Не меньше трети фирм специализируются на перевалке угля, сообщил «Известиям» аналитик ГК «Финам» Алексей Калачев. Порты для перевалки угля находятся в Приморском, Камчатском, Хабаровском и Краснодарском краях, в Ростовской, Калининградской, Архангельской, Ленинградской и Мурманской областях, в Чукотском и Ненецком АО, в Санкт-Петербурге.

В первую очередь проблема загрязнения угольной пылью касается портовых городов Дальнего Востока, отметил председатель комитета ТПП РФ по природопользованию и экологии Сергей Алексеев. Среди них – Находка, Советская Гавань, Ванино, Мурманск. Зачастую в границах санитарно-защитных зон угольных терминалов живут люди, добавил эксперт.

Граждане просят власти прекратить деятельность стивидорных компаний, работающих в границах населенных пунктов, отметила председатель комиссии по экологии и охране окружающей среды Общественной палаты РФ Елена Шаройкина.

Зачастую людям приходится ежедневно мыть квартиры: угольная пыль оседает внутри помещений, а зимой снег принимает черный оттенок, рассказывали «Известиям» жители Находки. Врачи предупреждают: пыль не выводится из легких, оседает в них и при длительном воздействии приводит к поражению легких.

Экономический аспект

В зависимости от перевалочных мощностей терминала затраты портов на пылеподавление могут составлять 0,5–2 млрд рублей, а иногда и больше, оценил Алексей Калачев. В целом по стране программа может стоить от 15 до 30 млрд рублей, заключил эксперт.

В АО «Находкинский МТП» сообщили «Известиям», что предприятие уже реализовало практически все предложенные в справочнике НДТ меры, и инициатива экологов не помешает компании остаться в рамках планируемого бюджета и экологической стратегии.

«Терминал Астафьева» в последние годы также внедрял НДТ, чтобы обеспечить экологическую безопасность перевалки угля, сказал «Известиям» генеральный директор стивидора Руслан Кондратов. По его словам, введение четко сформулированных норм на федеральном уровне позволит компаниям ясно представлять, какие технологические задачи перед ними стоят, добавил он. Но стоит оценить особенности каждого предприятия и его воздействие на окружающую среду: издержки переоборудования могут быть чувствительны для небольших компаний, считает специалист.

В Минтрансе сказали «Известиям», что сегодня уже создана необходимая и достаточная нормативно-правовая база в части минимизации негативного воздействия на окружающую среду при перевалке угля.

– Выполнение операторами морских терминалов обязательных требований, а также усиление контроля за их соблюдением со стороны контрольно-надзорных органов позволили обеспечить необходимый уровень экологической безопасности, – заключили в ведомстве.

В Росприроднадзоре на момент публикации на запрос «Известий» не ответили.

<https://iz.ru/1116577/valerii-voronov/ugolnaia-zavesa-v-rossii-predlagaiut-vvesti-novye-pravila-perevalki>

ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2021.01.27; НЕ МОСКВОЙ ЕДИНЫ: БИЗНЕС ПРЕДЛОЖИЛ СПОСОБ УВЕЛИЧИТЬ АВИАПЕРЕВОЗКИ В РЕГИОНАХ; КОМПАНИИ ХОТЯТ ПОДЕЛИТЬСЯ ДРУГ С ДРУГОМ ПАССАЖИРАМИ НА СУБСИДИРУЕМЫХ МАРШРУТАХ

Авиабизнес попросил **Росавиацию** разрешить применять код-шеринговые соглашения (совместное обслуживание рейсов) на субсидируемых маршрутах. С такой инициативой к регулятору обратились холдинг «Аэропорты регионов» и шесть авиакомпаний. С письмом ознакомились «Известия». Пассажиры благодаря этому получают широкий выбор вариантов пути к месту назначения, также улучшится транспортная доступность в удаленных регионах, считают авторы инициативы. Авиакомпании повысят заполняемость рейсов на субсидируемых маршрутах, а у аэропортов увеличится трансферный пассажиропоток. Государству такая мера позволит улучшить эффективность расходования бюджетных средств и достичь доли 50% авиаперевозок в обход Москвы.

Можно, но нельзя

В декабре 2020 года главы российских авиакомпаний S7, Red Wings, IrAero, Utair, RusLine, UVT Aero и аэропортового холдинга «Аэропорты регионов» обратились к руководителю **Росавиации** Александру **Нерадько** с просьбой рассмотреть возможность применения коммерческих соглашений о совместной эксплуатации рейсов (код-шеринг) на субсидируемых маршрутах. Это следует из письма, с которым ознакомились «Известия». Его подписание «Известиям» подтвердили представители S7, RusLine и «Аэропортов регионов». Документ получили в **Росавиации**, сказал источник в ведомстве.

Представитель агентства воздержался от комментариев.

Возможность применения код-шеринговых соглашений на субсидируемых маршрутах планируют обсудить на площадке **Минтранса** с участием **Росавиации**, сказал «Известиям» источник в крупной авиакомпании. Дата встречи еще не назначена, добавил он. **Росавиация** поддерживает инициативу, сказал «Известиям» источник, близкий к одному из крупных аэропортов.

Код-шеринг применяют в основном для организации трансферных перевозок. Каждая авиакомпания, заключившая такое соглашение, продает через собственные каналы билеты на рейс, который фактически выполняется одной из них. Российские перевозчики сегодня не подписывают код-шеринговые соглашения на субсидируемых маршрутах из-за рисков применения штрафных санкций, хотя действующие правила распределения субсидий не запрещают перевозчикам заключать такие договоры.

Авторы письма называют механизм субсидирования авиаперевозок по постановлению правительства № 1242 основным и наиболее эффективным драйвером формирования региональной маршрутной сети и развития авиаперевозок в обход Москвы. На 2021 год **Росавиация** утвердила 266 региональных маршрутов, на субсидирование которых выделено 14,4 млрд рублей, из них 7,7 млрд рублей – из федерального бюджета. Получатели около 70% средств – шесть авиакомпаний, подписавших письмо. По прогнозу **Росавиации**, рейсами по субсидируемым маршрутам в 2021 году смогут воспользоваться 3,7 млн пассажиров.

Все в плюсе

Участники рынка обратили внимание регулятора на то, что без применения код-шеринга на субсидируемых маршрутах невозможно развитие сети региональных узловых аэропортов и обеспечение транспортной доступности северных, северо-восточных и удаленных территорий. Совместная эксплуатация рейсов должна придать импульс развитию региональных аэропортов по многоуровневой хабовой модели, увеличению их трансферного пассажиропотока, считают авторы инициативы.

Пассажиры же получают широкий выбор вариантов пути к месту назначения, указано в письме. К сети субсидируемых прямых маршрутов добавятся стыковки между рейсами на таких маршрутах, также люди смогут комбинировать рейсы по субсидируемым маршрутам и не субсидируемым.

По мнению авторов письма, авиакомпании повысят заполняемость и экономику субсидируемых рейсов за счет синергии маршрутной сети с другими перевозчиками, увеличат объемы трансферных перевозок и выручку от таких пассажиров. Перевозчики также расширят сеть продаж билетов благодаря каналам авиакомпаний-партнеров по код-шеринговым соглашениям.

Государство за счет этого механизма улучшит эффективность расходования бюджетных средств. Авторы письма утверждают, что субсидируемые рейсы смогут быстрее выходить на самоокупаемость за счет роста объемов трансферных перевозок и улучшения экономики маршрутов. А региональные узловые аэропорты станут альтернативой московскому авиационному узлу (в него входят Шереметьево, Домодедово и Внуково). Это станет дополнительным драйвером исполнения поручения президента **Владимира Путина**, по которому доля перевозок в обход Москвы к 2024 году должна достичь 50%.

По итогам 2020 года доля межрегиональных регулярных пассажирских рейсов (маршрутов) мимо столицы должна составить 42%, следует из письма Минфина в Минэк с прогнозными значениями показателей национальных и федеральных проектов в 2020 году (документ от 22 декабря есть в распоряжении «Известий»).

Неочевидный мотив

Холдинг «Аэропорты регионов», входящий в группу «Ренова» Виктора Вексельберга, управляет крупными узловыми региональными аэропортами – в Екатеринбурге, Ростове, Самаре, Саратове, Нижнем Новгороде, на Камчатке и в Новом Уренгое. Холдинг взял на себя роль организатора инициативы, отметили представители двух подписавших письмо

авиакомпаний. Эта мера принесет больше выгоды операторам аэропортов, считает исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев.

Мотивация «Аэропортов регионов» в этом процессе продиктована тем, что холдинг разочаровался в способности Red Wings самостоятельно построить хабовую модель в Кольцово, считает источник «Известий» в одной крупной авиакомпании. По его словам, холдинг заинтересован в развитии хаба в Екатеринбурге за счет синергии двух базовых авиакомпаний – Red Wings и Ural Airlines. Но Red Wings опасается заключать коммерческое соглашение о совместной эксплуатации рейсов с Ural Airlines из-за рисков потерять субсидии, пояснил собеседник «Известий». Среди подписантов письма на имя главы **Росавиации** нет Ural Airlines – авиакомпания не осуществляет субсидированные рейсы по постановлению № 1242, пояснил источник, близкий к крупному аэропорту.

Осенью прошлого года глава подконтрольной Ростеху авиакомпании Red Wings Евгений Ключарев анонсировал планы по созданию в Кольцово транзитного хаба – аналога и конкурента Толмачево в Новосибирске, который успешно развивает S7 Airlines. Red Wings с использованием регионального самолета SSJ 100 сможет подвозить из регионов пассажиров для магистральных и международных направлений Ural Airlines и наоборот – российские и международные пассажиры получают дополнительную возможность добраться до регионов не через Москву, а через Екатеринбург, рассказывал осенью представитель «Аэропортов регионов» газете «Ведомости».

<https://iz.ru/1116680/maksim-talavrinov/ne-moskvoi-ediny-biznes-predlozhit-sposob-velichit-aviaperevozki-v-regionakh>

ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ЛАРУ; 2021.01.27; СОЧИНИТЬ РАЗВЯЗКУ: КАК НОВЫЙ ПУТЕПРОВОД ОБЪЕДИНИЛ РАЗДЕЛЕННЫЕ ХИМКИ; БОЛЬШУЮ ЧАСТЬ ДОРОГ В 105 КРУПНЕЙШИХ АГЛОМЕРАЦИЯХ РОССИИ К 2024 ГОДУ ПЛАНИРУЮТ ДОВЕСТИ ДО НОРМАТИВНОГО СОСТОЯНИЯ

Репинская развязка – важный инфраструктурный проект, ее запуск улучшит транспортное сообщение внутри Химок и позволит жителям экономить время в пути. Об этом «Известиям» рассказали эксперты по итогам торжественной церемонии открытия нового путепровода через Ленинградское шоссе, в которой принял участие **Владимир Путин**. Президент сообщил, что власти и впредь планируют уделять внимание развитию дорожных проектов по всей стране. Это касается не только столицы и городов Подмосковья, но и в целом территорий от Дальнего Востока до Калининграда и Крыма. По словам главы РФ, к 2024 году планируется 85% дорог в 105 крупнейших агломерациях страны довести до нормативного состояния.

Упростить жизнь

По уровню торжественности открытие транспортной развязки на пересечении автомобильной дороги М10 «Россия» и улицы Репина в Химках однозначно уступило предыдущим церемониям запуска инфраструктурных проектов. На этот раз **Владимир Путин** не стал садиться за руль «Ауруса», на котором он проехался в прошлом году по участку трассы «Таврида», или управлять «КамАЗом», как это было в 2018-м во время проезда по Крымскому мосту. Приехав в Химки, президент выслушал доклад губернатора Московской области Андрея Воробьева и пообщался с участниками строительства новой развязки. После чего под аплодисменты главы государства и остальных присутствующих с места двинулись грузовики с российскими флагами.

Президент РФ Владимир Путин принимает участие в церемонии открытия транспортной развязки на пересечении автомобильной дороги М10 «Россия» и улицы Репина в Химках. Справа налево на втором плане - губернатор Московской области Андрей Воробьев и директор по подготовке производства и гарантийной эксплуатации инфраструктурного строительства АО «Стройтрансгаз» Андрей Ливенцов

Президент РФ Владимир Путин принимает участие в церемонии открытия транспортной развязки на пересечении автомобильной дороги М10 «Россия» и улицы Репина в Химках. Справа налево на втором плане: губернатор Московской области Андрей Воробьев и директор по подготовке производства и гарантийной эксплуатации инфраструктурного строительства АО «Стройтрансгаз» Андрей Ливенцов

– От имени всех жителей Химок хочу сказать спасибо, потому что это реально улучшает их жизнь, – поблагодарил президент строителей. – Химки разделены дорогой, Ленинградкой. С одной стороны 100 тыс. проживают, с другой стороны – 60 тыс. И людям, конечно, очень тяжело было добираться, только один переход был. Сейчас ситуация поменялась благодаря вашим усилиям.

Основная задача развязки – соединить «старые» и «новые» Химки, обеспечить транспортную доступность промышленной части города. Общая площадь транспортной развязки – порядка 40 тыс. кв. м. Протяженность основного хода составляет 0,8 км с путепроводом, длина которого – 158 м. Число полос движения по основному ходу – от двух до пяти с расчетной скоростью движения 70 км/ч. Реализация объекта выполнена по линии **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

– Любая новая развязка означает улучшение качества нашей жизни. Это экономия не только времени, но и ресурсов. Надеюсь, что реализация аналогичных проектов продолжится, – сказала «Известиям» депутат от Московской области Лидия Антонова.

Эта развязка была давно запланирована в рамках реконструкции Ленинградского шоссе. Однако только сейчас за счет того, что часть потоков переключилась на М11, получилось реализовать этот проект, рассказал «Известиям» директор Центра исследований транспортных проблем мегаполисов ВШЭ Константин Трофименко. По его словам, развязка значительно улучшит сообщение внутри Химок, поскольку Ленинградское шоссе фактически разрезало город на две части.

– Ленинградка имеет очень большое транзитное значение. Поэтому здесь можно было бы придумать какую-то более эффективную конструкцию с точки зрения пропуска потоков. Но тут надо было ее вписать фактически между жилыми домами. Поэтому, наверное, с этой точки зрения решение оптимальное. Ничего лучше нельзя было сделать, – пояснил эксперт.

Амбициозные планы

Во время торжественного мероприятия **Владимир Путин** вновь пообщался с сотрудницей АО «НПО Энергомаш имени академика В.П. Глушко» Яной Лопуховой, которая в апреле 2019-го посетовала на транспортные проблемы в Химках. К слову, именно после посещения научно-производственного объединения президент и дал поручение приступить к строительству путепровода в Подмосковье.

Глава РФ также сообщил о дальнейших планах властей по дорожному строительству и «сшиванию» страны. По его словам, к 2024 году власти намерены в 105 крупнейших агломерациях 85% дорог довести до нормативного состояния. Более того, к 2030-му в такое же состояние должны быть приведены дороги еще 51 агломерации. Деньги на реализацию проектов уже зарезервированы и будут ритмично выделяться, заверил он.

В связи с этим **Владимир Путин** подчеркнул, что дорожников ожидает большой объем работы, причем по всей стране. География инфраструктурных проектов весьма просторная – от Дальнего Востока до Калининграда и Крыма, уточнил он. При этом президент отметил достижения дорожников в прошлом году, когда весь мир столкнулся с необходимостью бороться с распространением коронавируса.

– Мы вновь ввели, по-моему, 915 км новых дорог, 7775 км отремонтировали – это федеральные дороги, а региональные – в два раза больше и по первому, и по второму показателю, – сообщил президент.

В течение последних 10 лет дорожная сеть в России очень сильно преобразовалась, считает Константин Трофименко. В частности, были ликвидированы многие спорные и

узкие места. В целом главные трассы в российских регионах сейчас находятся в вполне приличном состоянии. Хотя достаточно объектов по-прежнему требуют реконструкции, отметил эксперт. В правительстве недавно сообщили, что кабмин выделит 172 млрд рублей на ремонт и строительство региональных дорог в 76 субъектах.

Что касается крупных проектов, то одним из наиболее значимых специалисты зачастую называют Центральную кольцевую автодорогу. Эта трасса пройдет приблизительно в 50 км от МКАД параллельно Московскому малому кольцу, она должна разгрузить центральный транспортный узел Московского региона за счет отвода основного потока транзитного грузового и пассажирского трафика в обход столицы. Кроме того, проект уменьшит нагрузку на радиальные выходы из Москвы, МКАД и улицы городов Московской области. Ее губернатор во вторник сообщил президенту, что движение по ЦКАД на всей ее протяженности откроется в июле 2021-го. При этом **Владимир Путин** принял приглашение посетить торжественную церемонию запуска.

<https://iz.ru/1116582/dmitrii-laru/sochinit-razviazku-kak-novyi-puteprovod-obedinil-razdelennye-khimki>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4662391#id2006447>

ИЗВЕСТИЯ; ЭЛЬНАР БАЙНАЗАРОВ; 2021.01.27; СТОП СНЯТО: РФ И ГРУЗИЯ МОГУТ ВОЗОБНОВИТЬ ПЕРЕГОВОРЫ О ГРАНИЦЕ В ФЕВРАЛЕ; ТБИЛИСИ РАССЧИТЫВАЕТ НА ВОССТАНОВЛЕНИЕ ТУРПОТОКА ЧЕРЕЗ «ВЕРХНИЙ ЛАРС»

Грузия надеется возобновить переговоры с российской стороной об открытии сухопутной границы для туристов уже в феврале. Об этом «Известиям» заявил спецпредставитель **премьер-министра** страны по вопросам урегулирования отношений с РФ Зураб Абашидзе. А до 2023 года Грузия намерена достроить параллельную трассу к КПП «Верхний Ларс». Сенатор, представитель РФ на переговорах с Тбилиси Григорий Карасин заявил «Известиям», что уже на этой неделе на уровне экспертов обеих стран пройдут переговоры по транспорту. Открытие границ и возобновление авиасообщения также будут затронуты. Пока оба этих вопроса зависят от эпидемиологической обстановки и политических моментов, отметил политик.

Февраль покажет

Единственный действующий **пункт пропуска** между Россией и Грузией «Казбеги – Верхний Ларс» был закрыт еще 16 марта 2020 года из эпидемиологических соображений. Это решение не распространяется на тех граждан двух стран, которые хотят вернуться на родину, а также на грузоперевозки. Туристические поездки в обоих направлениях по-прежнему запрещены.

Представитель грузинского премьера Зураб Абашидзе уточнил «Известиям», что сухопутная граница между Россией и Грузией закрыта для туристов исключительно в связи с коронавирусом. Эпидемиологическую ситуацию предстоит оценить санитарным ведомством обеих стран, если она будет удовлетворительной, то ограничения снимут, пояснил политик.

– Будем надеяться, что переговоры (по открытию границы) возобновятся в феврале. Сейчас это связано только с эпидситуацией, решение должно быть принято с обеих сторон, безусловно. Сухопутная граница была закрыта в связи с вирусом, ее открытие тоже будет связано с этим, – уточнил Зураб Абашидзе.

В Грузии с 28 ноября действуют строгие ограничительные меры для борьбы с пандемией: запрещена работа ресторанов, торговых объектов и общественного транспорта в крупных городах вплоть до 1 февраля. Общепит полностью перешел на режим доставки. Кроме этого, под запретом регулярная перевозка пассажиров, в том числе железнодорожная, автобусная и на такси.

До 1 февраля в стране действуют ограничения на регулярное международное авиасообщение, введенные из-за пандемии COVID-19. Из аэропортов Тбилиси и Кутаиси рейсы летают в ограниченное количество стран – в ФРГ, Италию, Австрию и другие европейские государства.

Сейчас в стране фиксируют в среднем 250-290 случаев заражения коронавирусом в сутки – по сравнению с декабрьскими 3 тыс. – это существенное улучшение. Поэтому уже в середине января глава минэкономразвития страны Натия Турнава заявила: правительство ведет переговоры с туроператорами и рассчитывает, что «в весенний сезон Грузия сможет безопасно принимать большее количество туристов». Министр, однако, не уточнила, о туристах из каких государств идет речь и будут ли включены в этот список россияне.

Вирус и политика

В Роспотребнадзоре «Известиям» сообщили, что вопрос находится в ведении Федерального штаба по борьбе с коронавирусом. В МИД России заявили, что вопрос снятия ограничений на пересечение границы с Грузией «пока не стоит на повестке дня».

– В связи с пандемией COVID властями Грузии введены ограничения на въезд иностранных граждан, в том числе российских, в страну. В России так же действуют санитарно-эпидемиологические ограничения. В обоих направлениях есть гуманитарные изъятия, – уточнили «Известиям» в министерстве.

На вопрос, когда восстановится авиасообщение между двумя странами, в МИДе напомнили: помимо санитарно-эпидемиологической ситуации по-прежнему действует Указ **президента РФ** от 21 июня 2019 года № 287 «Об отдельных мерах по обеспечению национальной безопасности Российской Федерации от преступных и иных противоправных действий», введенный в связи с «провокацией грузинских радикалов летом 2019 года».

Условия отмены указа неоднократно озвучивались российскими официальными лицами, пояснили в МИД.

Однако представитель России на переговорах с Грузией Григорий Карасин уточнил «Известиям», что тема открытия границ и восстановления авиасообщения «никогда не исключалась с повестки дня».

– Я полностью поддерживаю Зураба Ираклиевича в этом (в надежде, что переговоры возобновятся в феврале). Вопрос находится среди приоритетных тем, которые мы обсуждаем. Понятно, что здесь многое зависит от обстоятельств, прежде всего от коронавируса, борьбы с ним, реального положения дел. Конечно, здесь есть и элементы политические, но это всё обсуждается, – заверил политик.

Он отметил, что на конец января намечена встреча экспертов обеих стран по транспорту, в том числе и по ситуации на КПП Верхний Ларс. Будет обсуждаться тема открытия границ в феврале, сообщил Григорий Карасин.

Председатель комитета Госдумы по делам СНГ, евразийской интеграции и связям с соотечественниками Леонид Калашников в беседе с «Известиями» отметил: открытие транспортного сообщения с Грузией актуально также в связи с недавней разблокировкой маршрутов на Южном Кавказе.

– Мы понимаем, что там есть неразрешимые для грузин вопросы, но вне зависимости от них нам надо идти на это сближение, потому что мы должны развивать и туристические, и экономические отношения. Особенно сейчас, когда разрешился серьезный конфликт в Нагорном Карабахе – открываются дороги через Азербайджан в Армению, Иран и Турцию, – напомнил депутат.

Интерес к Грузии у россиян сохранился и спрос по-прежнему будет высок. Однако основной поток придется на летний сезон, с зимним горнолыжным отдыхом уже поздно, заявил «Известиям» вице-президент Российского союза туристической индустрии Юрий Барзыкин.

Он уточнил, что открытие сухопутного сообщения для туристов не приведет к резкому росту потока из РФ в Грузию, поскольку большая часть путешественников привыкла добираться в закавказскую республику самолетом.

– Меньше будет, конечно, но поедут и там. Это полумеры, но с чего-то надо начинать, – резюмировал эксперт.

Параллельный Ларс

Зураб Абашидзе также заявил, что в течение ближайших трех лет Тбилиси намерен построить тоннель на грузинском участке дороги к КПП «Верхний Ларс». Политик уточнил, что это станет улучшенной альтернативой ныне действующему маршруту между Россией и Грузией.

Он пройдет от Квешети до Коби в объезд самого сложного и опасного участка Коби-Гудаури автомобильной трассы Мцхета–Степанцминда–Ларс, ведущего к границе с Россией. Протяженность новой трассы составит 22,7 км, на ней построят шесть мостов и пять тоннелей, в том числе девятикилометровый тоннель под Крестовым перевалом, сообщает департамент автомобильных дорог министерства регионального развития и инфраструктуры Грузии. Новый маршрут будет короче действующего на 12 км, что позволит существенно сократить время в пути.

– Это очень большой инфраструктурный проект, практически параллельный маршрут строится на сложном участке в сторону российской границы с грузинской территории. Речь идет о строительстве нескольких мостов, большого тоннеля. В этом году начинаются практические работы, – подчеркнул дипломат.

Россию подключать не планируется, проект финансирует правительство Грузии с привлечением международных организаций, уточнил Зураб Абашидзе.

Новая дорога сделает КПП «Верхний Ларс» независимым от погодных условий. Каждую зиму из-за опасности схода лавин трассу закрывают, что приводит к скоплению большого количества фур на ней и сокращает пропускную способность. С 11 по 24 января Военную Грузинскую дорогу перекрывали три раза.

Следующая встреча Зураба Абашидзе и Григория Карасина должна пройти в очном формате в Праге в I квартале 2021 года – если позволит санитарно-эпидемиологическая обстановка, говорится на сайте МИД РФ.

<https://iz.ru/1116518/elnar-bainazarov/stop-sniato-rf-i-gruziia-mogut-voznovit-peregovory-o-granitce-v-fevrale>

КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2021.01.27; В ИНДИГУ ПЛЫВУТ ТОЛЬКО СРОКИ; ЗАПУСК ПОРТА ОТЛОЖЕН НА 2028 ГОД

Проект глубоководного порта Индига стоимостью около 300 млрд руб., реализация которого обсуждается почти 20 лет, вновь забуксовал. Как заявил глава корпорации АЕОН Роман Троценко, после проведения всех экспертиз строительство должно начаться в 2023 году и завершиться через пять лет. Ранее речь шла о запуске морского терминала в 2025 году. При этом нерешенными остаются вопросы со строительством дорогостоящей железной дороги к порту. На данный момент единственный заявленный грузоотправитель – проект «Печора СПГ» Виталия Южилина и партнеров.

Строительство глубоководного порта Индига в Ненецком округе планируется начать в 2023 году, сообщил глава корпорации АЕОН Роман Троценко. Он уточнил, что сейчас продолжается проектирование, после чего проект должен пройти экспертизы, включая экологическую. Площадкой выбран район мыса Румяничный, «место непростое, оно требует особых экологических подходов», уточнил бизнесмен (цитата по ТАСС). По его словам, срок строительства порта – около пяти лет, ввод планируется в 2028 году.

В 2019 году в рамках Восточного форума Роман Троценко заявлял, что начато проектирование порта. Тогда его планировалось построить к 2025 году, старт работ был намечен на 2021 год. Как рассказывал господин Троценко, объем перевалки грузов в

Индиго должен составить около 80 млн тонн, а основным целевым рынком будет Северо-Восточная Азия. Предполагалась перевалка коксующегося угля, древесины, удобрений, бумаги.

Строительство глубоководного порта Индиго обсуждается с 2002 года. Рассматривалась возможность строительства туда трубопровода для прокачки нефти с месторождений Требса и Титова, но в итоге он был отклонен. Затем порт планировала строить «Роснефть» в рамках проекта по сжижению газа «Печора СПГ», но тот был тоже свернут. В ноябре 2018 года стало известно, что портом интересуются СУЭК, «Кузбассразрезуголь» и корпорация AEON (см. “Ъ” от 28 ноября 2018 года).

В 2018 году господин Троценко подтверждал “Ъ”, что готов с инвесторами вложить 60 млрд руб., при этом он уточнял, что для реализации проекта необходимо решение по железной дороге Сосногорск–Индиго (часть проекта «Баренцкомур»). Оно пока не принято, в ОАО РЖД 26 января отказались от комментариев по этому вопросу. Стоимость всего проекта оценивалась в 300 млрд руб. В презентации рабочей группы правительства РФ по содействию реализации новых инвестпроектов от 21 ноября 2018 года говорилось, что из общего бюджета проекта в размере 258 млрд руб. около 200 млрд руб. должны были составить госинвестиции. В мае 2020 года тогда занимавший пост врио губернатора Архангельской области Александр Цыбульский говорил, что инвестор вложил в строительство нового морского терминала примерно \$5 млн. Он также уточнял, что уже проведены исследования и геологические работы.

На данный момент наиболее вероятным грузоотправителем в новом порту выглядит проект «Печора СПГ».

Как сообщал “Ъ” 27 ноября 2020 года, его приобрел экс-депутат Госдумы и экс-совладелец Национальной контейнерной компании, вошедшей в Global Ports, Виталий Южилин с партнерами Геннадием Миргородским и Дмитрием Озерским. В рамках проекта планируется экспортное производство метанола: к 2025 году предполагается выйти на добычу 2 млрд куб. м газа в год, построить газопровод до Индиго (300 км) и первую очередь завода (1,7 млн тонн метанола в год).

Надежда Малышева из PortNews отмечает, что сам по себе проект в Индиго интересный, к тому же производство и перевалка этанола соответствуют современным тенденциям по ужесточению экологического регулирования. Но, напоминает эксперт, в последние годы в европейской части России был заявлен не один крупный портовый проект, где основной грузовой базой предполагался уголь, и почти все они в итоге были отложены.

<https://www.kommersant.ru/doc/4662563>

КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2021.01.27; ВЕРА УШЛА ОТ НАСЛЕДНИКОВ; АКТИВЫ ДМИТРИЯ БОСОВА МЕНЯЮТ ВЛАДЕЛЬЦЕВ

Большая часть активов бизнесмена Дмитрия Босова, погибшего в мае 2020 года, нашла новых владельцев. Так, структуры Альберта Авдоляна и «Ростеха» покупают у наследников бизнесмена 50% в порту Вера и Огоджинском месторождении угля. Единственным крупным активом, чья судьба еще не решена, остается «Сибантрацит». Источники “Ъ” считают, что он также будет продан, но началу предметных переговоров мешают судебные споры между наследниками Дмитрия Босова.

Близкий к «Ростеху» бизнесмен Альберт Авдолян получил возможность завершить формирование своего промышленного кластера на Дальнем Востоке. 26 января «Сибантрацит», входящий в группу «Алтек», основателем которой был Дмитрий Босов, и «Востокуголь», принадлежащий его наследникам, сообщили о продаже 50% в Огоджинском угольном месторождении и порту Вера. Покупателями стали владельцы другой половины этих активов – ООО «Порт «Вера» Холдинг» и ООО «Огоджа». В первой компании акционеры – «Ростех», компания Екатерины Лапшиной, которая ранее управляла активами Альберта Авдоляна и его партнера Сергея Адоньева, а также

президент «Росинжиниринга» Дмитрий Новиков, во второй – Екатерина Лапшина и «Ростех».

Сделке предшествовали конфликты и суды (см. “Ъ” от 7 августа 2020 года). Но теперь стороны объявили об отказе от всех текущих претензий и предъявления их в будущем. Так, бывший бизнес-партнер Дмитрия Босова Александр Исаев больше не претендует на получение 50% в «Востокугле», хотя в августе 2020 года суд встал на его сторону. После продажи доли в порту Вера у «Востокугля» не осталось ценных активов – лишь проект Северомуйского тоннеля-2, последние сообщения о ходе которого появлялись год назад. По словам собеседников “Ъ”, этот проект теперь никому не интересен. Сейчас владельцами 50% «Востокугля» выступают родственники Дмитрия Босова, ставшие его наследниками, а остальные 50% записаны на само общество.

Мы видим разрешение конфликта только в рамках закона. Никаких административных воздействий на супругу (Дмитрия.– “Ъ”) Босова или еще кого-то мы оказывать не планируем.

Стороны заявляют, что сделка по продаже доли в порту и месторождении была совершена на рыночных условиях. По данным “Ъ”, речь может идти о возмещении исторических затрат. В пояснениях к бухгалтерской отчетности ООО «Порт «Вера»» говорится, что ООО «Порт «Вера» менеджмент» (владели на паритетных началах «Востокуголь» и «Ростех» с партнерами) должно было выдать компании заем на общую сумму \$136,5 млн. Выход на проектную мощность был запланирован на 2022 год. Порт Вера в прошлом году начал перевалку угля с Эльгинского месторождения, которым сейчас владеет «А-Проперти» Альберта Авдоляна. Порт логично встраивается в стратегию развития Эльги, уголь которой ориентирован на азиатские рынки. Представитель «А-Проперти» отказался комментировать “Ъ” эту сделку.

Продажа долей в порту Вера и Огоджинском месторождении означает, что в империи погибшего в мае 2020 года Дмитрия Босова остается лишь один крупный актив – «Сибантрацит». Другие проекты уже получили новых владельцев. Так, в ноябре 2020 года наследники и партнеры бизнесмена продали бизнесмену Виталию Южилину и его партнерам проект «Печора СПГ», в который входят лицензии на Коровинское и Кумжинское газовые месторождения в НАО. По словам источника “Ъ”, близкого к сделке, ее сумма могла составить около \$100 млн. До этого родственники Дмитрия Босова продали бизнесмену Роману Троценко 75% в Арктической горной компании (АГК), которая занимается проектом добычи угля на Таймыре. Та сделка носила безденежный характер. Оставшиеся 25% акций АГК принадлежат Александру Исаеву – Роман Троценко заявил 26 января, что намерен в первом квартале консолидировать АГК за \$100 млн.

Собеседники “Ъ” считают, что в ближайшие год-полтора «Сибантрацит» также будет продан.

В декабре 2020 года “Ъ” писал, что активом интересуется ОТЭКО Мишеля Литвака. Но потенциальные переговоры осложняются тем, что собственники компании не вполне ясны. По данным «Картотеки», по 43,29% в «Сибантраците» через группу «Аллтек» принадлежат Дмитрию Босову и его вдове Катерине Босов. Миноритариями «Аллтека» являются также Олег Шемшук, Дмитрий Ага и Игорь Макаров. Однако другие наследники Дмитрия Босова – мать и сыновья от первых двух браков – в ноябре 2020 года успешно оспорили права Катерины Босов на ее долю в суде первой инстанции, та намеревалась подавать апелляцию.

<https://www.kommersant.ru/doc/4662655>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/business/26/01/2021/601006b39a79477a91103762>

КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КОЛЯДА; 2021.01.26; АЭРОПОРТЫ МАУ ПОТЕРЯЛИ ПОЛОВИНУ ПАССАЖИРОВ; ПАДЕНИЕ ПАССАЖИРОПОТОКА СТАЛО РЕКОРДНЫМ В ИСТОРИИ РОССИИ

Пандемия коронавируса привела к падению перевозок пассажиров через аэропорты Московского авиационного узла (МАУ) вдвое по итогам 2020 года. Наибольший спад показал Шереметьево – на 60,4%. В остальных аэропортах падение немного смягчили базовые перевозчики, активно летающие по России. Как отмечают эксперты, хотя в 2021 году ожидается частичное восстановление пассажиропотока, его темпы будут зависеть от решений государств по открытию границ, а также от внутренней активности населения.

В 2020 году пассажиропоток аэропортов МАУ сократился на 52,3%, до 48,5 млн человек, следует из данных **Росавиации**. Больше всего пострадали:

международные перевозки, падение которых составило почти 76% (обслужено около 12 млн человек);

внутренние рейсы: пассажиропоток снизился на 30% (36,5 млн человек);

перевозки грузов сократились на 13%, до 421 тыс. тонн;

перевозки почты – на 24,6%, до 64,2 тыс. тонн.

Сильнее всего пандемия затронула столичный аэропорт Шереметьево. Его пассажиропоток сократился на 60,4% (обслужено 19,6 млн человек), практически как и у основного базового перевозчика аэропорта – «Аэрофлота». Как рассказали “Ъ” в **пресс-службе Шереметьево**, топ-3 авиакомпаний вошли:

«Аэрофлот»,

«Россия»,

Nordwind.

Во Внуково пассажиропоток сократился на 47,6% (до 12,6 млн человек). Авиакомпанией, обеспечившей основные объемы перевозок, по всей видимости, стал лоукостер «Победа», который, несмотря на простой в апреле-мае 2020 года, был одним из лидеров по темпам восстановления объема перевозок в России. В топ-3 вошли:

«Победа»,

«Ютэйр»,

чартерная Azur Air.

«Учитывая непростую эпидемиологическую обстановку, осторожные позитивные прогнозы экспертов и постепенное возобновление авиасообщения с другими странами, в 2021 году во Внуково ожидают более высокие показатели по пассажиропотоку», – рассказали “Ъ” в **пресс-службе аэропорта**.

Пассажиропоток Домодедово по итогам года упал на 42%, до 16,4 млн человек. Наибольший объем перевозок через аэропорт, как отметили в его **пресс-службе**, осуществили авиакомпании:

S7 Airlines,

«Уральские авиалинии»,

Red Wings.

В подмосковном аэропорту Жуковский не стали раскрывать операционные результаты. Однако летом 2020 года тогдашний **министр транспорта** Евгений Дитрих отмечал, что пассажиропоток Жуковского по итогам года может упасть на 60%, до 500 тыс. человек.

Аэропорты пока не сообщили о своих финансовых результатах по итогам года. Шереметьево за январь–сентябрь получил 4,2 млрд руб. убытка по РСБУ против 15,7 млрд руб. прибыли за аналогичный период 2019 года. В **пресс-службе аэропорта** сообщили “Ъ”, что в рамках антикризисных мер было решено приостановить инвестпроекты, кроме реконструкции ВПП-1 (вновь введена в эксплуатацию 24 декабря). Кроме того, аэропорт временно вывел из эксплуатации терминалы С и Е, сократил непроизводственные расходы и оптимизировал графики работы персонала.

В планах на 2021 год остается модернизация системы обработки багажа.

Домодедово за тот же период получил 10,4 млрд руб. убытка по МСФО (год назад была прибыль 7,8 млрд руб.). Аэропорт объяснял эти показатели прежде всего отрицательными курсовыми разницеми по валютным финансовым обязательствам, которые возникли из-за резкого снижения курса рубля. В Домодедово подчеркивали, что без учета обслуживания долга аэропорт остался прибыльным – операционная прибыль составила 1,4 млрд руб.

Общие убытки российских аэропортов по итогам первого полугодия 2020 года составили более 15 млрд руб., оценивал президент Международной ассоциации аэропортов (МАА) Евгений Чудновский в письме **министру транспорта Виталию Савельеву** от 7 декабря. Он отмечал, что эта цифра учитывает выделенные аэропортам госсубсидии. В связи с этим господин Чудновский просил продлить господдержку аэропортов на четвертый квартал 2020 года и на 2021 год, компенсировав им 195,4 руб. за каждого потерянного по сравнению с 2019 годом пассажира.

Пандемия действительно сильно ударила по отрасли. До этого самое серьезное падение пассажиропотока в МАУ было в 1993 году – на 36%», – сказал генеральный директор Friendly Avia Support Александр Ланецкий.

Тем не менее, отмечает он, в целом аэропорты Москвы показали себя лучше любого другого крупного европейского аэропорта, так как «в Европе в среднем падение составляет свыше 70%». По словам господина Ланецкого, аэропорты МАУ – одни из самых прибыльных в Европе и, в отличие от авиакомпаний, у них не должно возникнуть трудностей с получением кредитов, если такая необходимость есть.

Аналитик также добавил, что в 2021 году в целом по России возможен рост пассажиропотока в пределах 50%, но более реалистичные ожидания – в пределах 10–15%. «Все будет зависеть от политических решений государств по приему и выпуску авиарейсов. Пока же летать по международным направлениям практически некуда: Средняя Азия, Европа и Китай закрыты, из курортов сейчас открыты не самые популярные направления. Спасает то, что Россия – большая страна с сетью внутренних маршрутов», – продолжает он. Кроме того, есть надежды, что население начнет активнее вакцинироваться. «Однако также существует риск того, что у части людей из-за затронувшего их кризиса просто не будет средств, чтобы куда-то полететь», – заключает эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4662670>

РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2021.01.26; ДОМОДЕДОВО ПЕРЕД НОВЫМ ГОДОМ ОПЕРЕДИЛО ШЕРЕМЕТЬЕВО ПО ЧИСЛУ ПАССАЖИРОВ

Аэропорт Домодедово по итогам декабря 2020 года стал крупнейшим аэропортом России, незначительно опередив Шереметьево. Основная причина – сокращение международных рейсов, большая часть которых приходится на Шереметьево

В декабре 2020 года аэропорт Домодедово обслужил 1,269 млн пассажиров – это на 36,6% меньше, чем было годом ранее. При этом в аэропорту Шереметьево пассажиропоток сократился еще больше – в 2,8 раза, до 1,264 млн человек, следует из данных **Росавиации**, опубликованных во вторник, 26 января. В результате Домодедово, подконтрольный Дмитрию Каменцику, по итогам декабря стал крупнейшим аэропортом России по пассажиропотоку, незначительно обойдя Шереметьево, который контролируют Аркадий Ротенберг и семьи Александра Пономаренко и Александра Скоробогатько.

«Динамика пассажиропотока отражает текущую ситуацию с ограничениями на полеты из-за коронавируса. На внутренних рейсах аэропорт обслужил 1,2 млн пассажиров, что на 9,5% ниже показателей до COVID-19. Этот сегмент в целом поддерживает бизнес-активность авиаотрасли», – сказал РБК представитель Домодедово. В **пресс-службе Шереметьево** отказались от комментариев.

Число пассажиров международных рейсов в Москве в декабре 2020 года сократилось в шесть раз – с 3,3 млн до 547 тыс. человек. Число пассажиров внутренних рейсов уменьшилось лишь на 20,8%, с 3,85 млн до 3,05 млн, сообщила **Росавиация**.

Основная часть международных рейсов приходилась на Шереметьево. В 2020 году число пассажиров таких рейсов через Шереметьево сократилось вчетверо – с 26,6 млн до 6,38 млн, следует из сообщений компании. На внутренних линиях пассажиропоток снизился в 1,7 раза – с 23,3 млн до 13,4 млн человек.

Домодедово обслужил 13,5 млн пассажиров внутренних линий, став лидером по этому показателю не только за декабрь, но и за весь 2020 год. Однако на международных линиях у рейсов через Домодедово было только 2,9 млн пассажиров. Так что по итогам 2020 года Шереметьево сохранил первое место среди крупнейших аэропортов России по пассажиропотоку – 19,57 млн человек (в 2019 году – 49,44 млн пассажиров), у Домодедово – 16,39 млн пассажиров (в 2019 году – 28,25 млн), следует из данных **Росавиации**. Шереметьево удерживает лидерство по годовому пассажиропотоку с 2015 года – до этого в течение десяти лет лидером был аэропорт Домодедово.

Согласно отчету Международного совета аэропортов (АСИ) за сентябрь и третий квартал 2020 года, Шереметьево и Домодедово вошли в тройку крупнейших по пассажиропотоку аэропортов Европы, уступив только турецкой Анталье.

При этом самый загруженный аэропорт Европы, лондонский Хитроу, оказался на десятом месте, а два других международных хаба – Шарль-де-Голль (Париж) и Схипхол (Амстердам) – на восьмом и девятом местах соответственно. «В этих аэропортах наблюдается ускорение тенденции по снижению пассажиропотока. Авиакомпании продолжают сокращать емкости в ответ на дальнейшее расширение локальных ограничений во многих странах, которые только усугубляют проблему, вызванную серьезными ограничениями на зарубежные поездки», – заявил в ноябре 2020 года гендиректор АСИ Europe Оливье Янковец.

<https://www.rbc.ru/business/26/01/2021/600fe8d29a79476c6d69b2cd>

ВЕДОМОСТИ; ПАВЕЛ КЛЕВОШИН; 2021.01.27; ГРУЗОВОЙ БЕСПИЛОТНИК ПОДНЯЛ 110 МЛН РУБЛЕЙ; ФИНАНСИРОВАТЬ ПРОЕКТ РЕШИЛА «НАЦИОНАЛЬНАЯ ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ ИНИЦИАТИВА»

НТИ выделила 110 млн руб. воронежскому КБ «Русь», создающему беспилотный вертолет для перевозки грузов на расстояние до 200 км. Сертификация беспилотника намечена на 2022 г.

Финансирование проекта было одобрено межведомственной рабочей группой по разработке и реализации «Национальной технологической инициативы» (НТИ), рассказал «Ведомостям» пресс-секретарь АНО «Платформа НТИ» Юрий Сушинов. Вертолет получил название R-2200. По словам Сушинова, особенностями разработки являются небольшие размеры, мобильность, простота обслуживания, а также минимальные затраты на эксплуатацию. Вертолет способен перевозить грузы массой до 80 кг на расстояние до 200 км. Расчетная стоимость доставки грузов составит чуть больше 2 руб. за 1 кг на 1 км.

Проект реализуется при участии рабочей группы НТИ «Аэронет», пояснил Сушинов и подтвердил генеральный директор ассоциации «Аэронет» Глеб Бабинцев. За его реализацию и исполнение отвечает конструкторское бюро (КБ) «Русь».

Общий объем финансирования проекта в рамках НТИ составит 110 млн руб. в формах гранта и вклада в уставный капитал этой компании, заявил Сушинов.

В КБ «Русь» «Ведомостям» рассказали, что создаваемое воздушное судно может применяться в нескольких сферах: доставка грузов в труднодоступные районы, обслуживание отдаленных месторождений, ледовая разведка, дистанционное зондирование Земли. Габаритные размеры воздушного судна позволяют выполнять его

хранение, транспортировку и обслуживание при помощи установки на базе микроавтобуса, говорят в КБ.

По данным СПАРК, генеральным директором ООО «КБ «Русь» является Олег Фоменко. Собственниками КБ помимо Фоменко указаны Константин Махнюк и ООО «Премиум» (компания занимается оптовой торговлей моторным топливом, включая авиационный бензин, следует из данных СПАРК).

Вертолетная схема давно известна в авиации и технически хорошо отработана, отмечает Бабинцев: «Способность вертикально взлетать и садиться, нетребовательность к подготовленным аэродромным площадкам, высокая удельная грузоподъемность – это преимущества любого вертолета перед самолетными схемами».

В беспилотном варианте появляется возможность снизить габариты и взлетную массу воздушного судна, сделав его более гибким в использовании и расширив сферы применения с перевозки крупных грузов до относительно небольших, но массовых логистических задач, отмечает Бабинцев: «Впрочем, кроме логистики вертолеты будут востребованы для аэромагнитной разведки, для иных задач мониторинга инфраструктуры, естественно, в аграрном комплексе».

Сертификацию R-2200 планируется завершить в 2022 г., отмечает Сушинов. По его словам, помимо создания самого беспилотного аппарата параллельно будет создана сервисно-эксплуатационная компания, которая будет заниматься продажей, обслуживанием и эксплуатацией таких беспилотных вертолетов.

Такой проект, несомненно, можно назвать перспективным, согласен пресс-секретарь НП «Глонасс» Ярослав Федосеев: «Однако для предстоящего выхода на рынок этой технологии все же существует ряд барьеров, в том числе законодательных. Важно понимать, что с точки зрения кривой Гартнера беспилотная воздушная перевозка пока находится в районе пика завышенных ожиданий, поэтому фазу долины разочарования проекту вероятно еще предстоит пережить».

Доставка грузов как гражданских, так и военных представляется одной из перспективных задач для решения с помощью БЛА, отмечает главный редактор журнала «Беспилотная авиация» Денис Федутинов. Так, в коммерческой сфере беспилотная доставка может иметь существенные преимущества по стоимости перед доставкой пилотируемыми средствами. Особую актуальность имеет задача доставки в труднодоступные районы, в том числе на Крайнем Севере, полагает эксперт.

БЛА вертолетного типа могут доставлять грузы на объекты, не оборудованные взлетно-посадочными полосами, для обеспечения их взлета и посадки необходима лишь небольшая площадка. В этом состоит их преимущество перед летательными аппаратами самолетного типа, отмечает Федутинов. «Вместе с тем вертолеты проигрывают самолетам по дальности транспортировки грузов. Наиболее интересным решением здесь было бы использование конвертопланов, сочетающих в себе возможности аппаратов самолетного и вертолетного типов, однако в силу сложности конструкции подобные БЛА пока еще весьма редки», – заключает эксперт.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/01/26/855559-gruzovoi-bespilotnik>

КОММЕРСАНТЪ; ДИАНА ГАЛИЕВА, ОЛЕГ САПОЖКОВ; 2021.01.27; СКРЫТЫМ ОСТАНЕТСЯ ТОЛЬКО ТАЙНОЕ; ВСЕ КРУПНЫЕ ГОСИНВЕСТИЦИИ С 2022 ГОДА БУДУТ ПОЛНОСТЬЮ ПРОЗРАЧНЫ ДЛЯ КАЗНАЧЕЙСТВА

Белый дом намерен расширить контроль над государственными инвестициями, распространив казначейское сопровождение с 2022 года на все значимые капвложения государства на всех уровнях. Поправки к Бюджетному кодексу об этом правительство одобрило и внесло в Госдуму. Предполагается, что казначейское сопровождение, при котором прозрачными становятся все операции с госденьгами, в том числе регионов и муниципалитетов, позволит в перспективе в автоматическом режиме блокировать

«неуставные» операции. Вне казначейского контроля, впрочем, останутся безрисковые госинвестиции и операции, составляющие гостайну.

Правительство внесло в Госдуму поправки к Бюджетному кодексу, регламентирующие применение механизма казначейского сопровождения. Напомним, этот инструмент позволяет контролировать целевое использование бюджетных средств за счет их выделения под конкретные потребности в момент, когда они необходимы для оплаты обязательств. Речь идет об отражении на казначейских счетах всех операций с бюджетными средствами, которые получены юрлицами и ИП в виде субсидий, и бюджетных инвестиций, а также средствами, направленными на исполнение госконтрактов, – де-факто речь идет о контроле над расходованием бюджетных систем всех уровней на крупные государственные капвложения. Оценки объемов инвестиций этой группы расходятся: так, около половины федерального госзаказа приходится на стройки, что позволяет оценить капвложения в 4 трлн руб. Росстат по своей методике оценивает объем инвестиций из федерального бюджета в 1 трлн руб., столько же приходится на региональные и местные бюджеты.

Суммарно речь может идти о сопровождении нескольких триллионов рублей расходов в год.

С 2016 года казначейское сопровождение работает в соответствии с ежегодно принимаемым законом о федеральном бюджете на соответствующий финансовый год, где перечисляются случаи казначейского сопровождения, – при этом правила, по которым работает казначейское сопровождение и какие средства нужно контролировать, определяются законом о бюджете. Сейчас к ним относятся в том числе госконтракты – стоимостью свыше 100 млн руб., контракты с единственным поставщиком по решению президента или правительства и по гособоронзаказу – свыше 600 тыс. руб., а также взносы в уставные капиталы юрлиц и их «дочек», а также субсидии и бюджетные инвестиции юрлицам (в частности, в рамках соглашений о государственно-частном партнерстве).

Проектом предлагается предусмотреть правовые основы казначейского сопровождения непосредственно в Бюджетном кодексе, закрепив там такое понятие, как «проведение операций с денежными средствами юрлиц, физлиц и ИП после подтверждения на соответствие условиям и целям, установленным при предоставлении средств». Перенос понятия на уровень БК позволит более широко использовать механизм, распространив его в том числе на регионы и на муниципалитеты.

Периметр казначейского сопровождения в новой конструкции будет определяться как законом о федеральном бюджете, так и законами о бюджетах регионов и муниципальными актами о местных бюджетах.

При этом в Бюджетном кодексе будут предусмотрены ограничения для казначейского сопровождения: в частности, механизм не распространится на закупки, которые не несут рисков (например, с банковским сопровождением, закупки услуг, на которые установлены тарифы) или составляют гостайну (закупки ФСО, управделами президента по обеспечению деятельности президента, правительства и аппарата).

Согласно проекту, участники казначейского сопровождения будут обязаны вести раздельный учет результатов финансово-хозяйственной деятельности. Такая норма обеспечит прозрачность расходов по отдельным обязательствам за счет прямого доступа ФК к их казначейским счетам. При этом по решению правительства может быть предусмотрено расширенное казначейское сопровождение: в таком случае казначейство будет дополнительно проверять расходные декларации о структуре цены госконтракта, факты поставки товара и проверку исполнения обязательств. Предполагается, что в таком виде механизм обеспечит баланс интересов государства как собственника средств и рассчитывающего на эффективность расходов и исполнителей госконтрактов, ожидающих своевременной оплаты.

Впрочем, проектируемые поправки ограничат избыточное авансирование контрактов.

Для этого в проекте появится понятие казначейского обеспечения обязательств – речь идет о перечислении участникам казначейского сопровождения бюджетных средств в пределах суммы, необходимой для оплаты указанных обязательств на отдельном этапе исполнения соглашения или контракта. Авторы указывают, что казначейское обеспечение обязательств является эволюцией механизма предоставления средств из бюджетов бюджетной системы под «фактическую потребность». Предполагается, что суммы авансирования будут закономерно снижаться, и это позволит минимизировать образование дебиторской задолженности по расходам федерального бюджета. Как пояснили “Ъ” в Минфине, случаи применения казначейского обеспечения будут также предусмотрены в законе о федеральном бюджете.

Параллельно Минфин для недопущения финансовых нарушений для участников казначейского сопровождения запускает бюджетный мониторинг, предусматривающий их идентификацию при открытии казначейского счета и последующий контроль за операциями участников. Система будет предупреждать о рисках и в случае нарушений приостанавливать операции. Механизм, по сути, является аналогом финансового мониторинга и предполагает меры по противодействию легализации доходов, полученных преступным путем, финансированию терроризма и распространения оружия массового уничтожения.

Для предотвращения нарушений проект предусматривает обмен недоступной до сих пор информацией между казначейством и органами контроля – ФНС, ФТС, ФАС, Росфинмониторингом, случаи и порядок обмена выносятся на уровень акта правительства. Глава Федерального казначейства Роман Артюхин подтвердил “Ъ”, что казначейское сопровождение будет сфокусировано на бюджетных инвестициях (независимо от их формы – идет ли речь о госконтрактах, трансфертах или субсидировании). «При этом погружение норм о сопровождении в Бюджетный кодекс позволит применять этот инструмент при исполнении бюджетов всех уровней, а не только федерального: сейчас в этом вопросе существует правовая неопределенность, связанная с тем, что исполнение региональных и муниципальных бюджетов описывается региональными и местными законами, а для возможности открытия казначейских счетов юрлицам нужен федеральный закон», – говорит чиновник. По его словам, норма о «финансировании по потребности» предполагает возможность ограничения бесконтрольного авансирования госконтрактов. Аванс перечисляется ровно в той сумме потребности, которая необходима для оплаты работ по всей цепочке кооперации. Норма о бюджетном мониторинге, по словам господина Артюхина, де-факто перенесена в проект из профильного 115-ФЗ («О противодействии отмыванию денег и финансированию терроризма»). Это связано с расширением его норм на расчеты через казначейские счета в системе казначейских платежей и предполагает расширение «квазибанковских» функций ФК. Де-факто ведомство получит в этой сфере те же полномочия, что и банки, включая возможности приостановки операций при наличии для этого достаточных оснований.

Отметим, что пока процедуры КС сохраняются в бумажной форме – электронное активирование этапов исполнения госконтрактов входит в «оптимизационный» пакет поправок к закону о госзакупках, одобренный вчера правительством, но еще не рассмотренный Госдумой, а у юрлиц–получателей бюджетных средств обязанности по цифровизации своих транзакций отсутствуют вовсе. Однако можно предполагать, что за развитием законодательства последует и замыкание бюджетного «цифрового периметра», в том числе и при казначейском сопровождении. В казначействе это предположение подтвердили.

<https://www.kommersant.ru/doc/4662611>

РОССИЯ 1 ВЕСТИ В 20:00; АЛЕКСЕЙ ГОЛОВКО; 2021.01.26; МЕЧТА СТАЛА РЕАЛЬНОСТЬЮ: РАЗДЕЛЕННЫЕ ХИМКИ ТЕПЕРЬ СОЕДИНЯЕТ МОСТ

Во вторник, 26 января, в подмосковных Химках открылась дорожная развязка, которая соединяет новую и старую части города. Событие долгожданное, но случилось почти на год раньше запланированного срока. Объект построен по поручению **Владимира Путина**, который сам приехал на церемонию открытия оценить результат. Как меняет жизнь всего один узловой километр?

Ленинградское шоссе, федеральная трасса «Россия» – главная дорога страны, соединяющая две столицы и при этом разделяющая почти пополам город Химки. Меньше чем за год тут с нуля построена развязка. На ее открытие приехал президент. Первыми, по старой традиции, эстакаду прошли тяжелые грузовики.

За церемонией вместе с **Владимиром Путиным** наблюдали строители, последние месяцы круглосуточно работавшие на объекте. Эстакада теперь напрямую связывает рассеченный дорогой город.

«Хочу поблагодарить вас за результат работы замечательный, для города очень важный и для работников «Энергомаш». Это одно из крупнейших предприятий отрасли. От имени всех жителей Химок хочу сказать спасибо, потому что это реально улучшает их жизнь», – отметил **Владимир Путин**.

В Химках, до которых теперь добраться легче, предприятий много, но научно-производственное объединение «Энергомаш» упомянуто совсем не случайно. Здесь четыре тысячи работников производят двигатели для ракет «Союз», «Протон», «Ангара». Но цех расположен в старой части города, а большинство сотрудников живут в Новых Химках. Недавно ракета «Союз» до МКС долетела за три часа, а тут родной завод, до которого добираться иногда по часу приходилось. В апреле 2019 об этой проблеме узнал президент.

«К сожалению, это является причиной оттока кадров в том числе и технических специальностей, ведь ежедневно оплачивать проезд по платному участку дороги весьма накладно», – говорила контрольный мастер бюро технического контроля гальванического цеха АО «НПО Энергомаш» Яна Лопухова. **Владимир Путин** на это ответил: «Мы сейчас поговорим с губернатором, поговорим и с **Минтрансом** – может они совместно смогут это сделать, имея в виду необходимость создать нормальные условия работы». После этого разговора работа началась незамедлительно. Эстакаду планировали сдать в конце 2021 года, но, учитывая важность объекта, все сделано досрочно.

«Благодаря тому, что мы прислушались к рекомендациям врачей, эпидемиологов, мы не стали останавливать дорожное строительство. Во-первых, все выполнили. Во-вторых, рабочие места, зарплаты ваши сохранили и дороги построили», – заявил глава государства.

Легковые машины, фуры, автобусы – такое плотное движение на Ленинградском шоссе практически круглосуточно. И жителям Химок, чтобы добраться из старого города в новый, приходилось поневоле становиться частью этого трафика. Теперь проблема решена. Новая эстакада позволяет перелететь вечно бурлящую «ленинградку» – это экономит бензин, время и нервы водителей. Мастер отдела контроля качества Яна Лопухова и сегодня была среди тех, кто беседовал с президентом.

Когда проектировали Химки, никто и не предполагал, что город так разрастется. С одной стороны дороги сейчас живут 100 тысяч человек, с другой, в новостройках, уже 160 тысяч. Без нынешнего короткого пути объезд превращался в бесконечное стояние в пробках. Но и «ленинградку» ведь не остановишь. Во время строительства движение на шоссе не прекращалось ни на день. Можно было видеть, как пролеты новой эстакады будто сами перебираются через трассу. И вот конструкция на своем месте – путепровод длиной в 150 метров и еще почти километр подъездных дорог, пять полос движения. Расчетная

скорость – 70 километров в час. Все сделано по новейшим технологиям, которые сейчас используются при дорожном строительстве по всей России.

«Хочу сказать, что работы будет в ближайшее время достаточно, потому что планы по дорожному строительству и по сшиванию страны у нас большие. Средства необходимые выделены, все зарезервировано, будет ритмично выделяться. Мы к 2024 году планируем в 105 крупнейших агломерациях страны 85 процентов дорог довести до нормативного состояния. Это очень большой объем работы. География самая широкая – от Дальнего Востока до Калининграда», – обратил внимание **Владимир Путин**.

Эстакада в Химках – это только малая часть запланированной работы. О развитии Московского транспортного узла президенту рассказал губернатор Московской области Андрей Воробьев:

– В рамках развития Московского транспортного узла мы построили 28 переездов.

В Химках территорию вокруг новой развязки теперь будут благоустраивать. Здесь появятся указатели, газоны и ночная подсветка.

<https://www.vesti.ru/article/2515548>

ТВ ЦЕНТР # СОБЫТИЯ. 25-Й ЧАС, 27.01.2021 00:06; В ПОДМОСКОВНЫХ ХИМКАХ ОТКРЫЛАСЬ НОВАЯ ТРАНСПОРТНАЯ РАЗВЯЗКА

ВЕДУЩИЙ: Во вторник **Владимир Путин** принял участие в открытии новой транспортной развязки в подмосковных Химках. Она была построена по поручению самого президента в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Жители города долгие годы испытывали серьезные трудности из-за того, что Ленинградское шоссе и железная дорога разделяют Химки на две части. Проблему решили в кратчайший срок. **Лилия Акиньшина** продолжит.

КОР.: 800 метров и от двух до пяти полос движения. Для автомобилистов эти параметры новой развязки на пересечении трассы М-10 и улицы Репина имеют конкретный временной эквивалент: 15 минут езды вместо часа стояния в заторах. Именно столько теперь будет занимать путь между Старыми и Новыми Химками. Средняя расчетная скорость движения 70 километров в час. **Владимир Путин** лично благодарит дорожников за сданный с опережением графика объект.

Владимир ПУТИН, президент РФ: От имени всех жителей Химок хочу сказать спасибо, потому что это реально улучшает их жизнь.

КОР.: Две части подмосковного города разделены Ленинградским шоссе и Октябрьской железной дорогой. Строительство развязки еще в советские времена было предусмотрено генпланом. Проблема обострилась с началом бурного жилищного строительства в Химках. Соединение транспортной артерией двух районов – это прерогатива исключительно региональных властей.

Алексей ГЕРЖИК, министр транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области: Решение было, но без средств из федерального бюджета нам было затруднительно построить такой объект. Мы эту развязку начали строить после обращения сотрудников «НПО Энергомаш» к Владимиру Владимировичу. Нам были выделены средства из федерального бюджета, что позволило нам в рекордные сроки построить данный объект.

КОР.: Вот та самая встреча, результатом которой стало улучшение транспортной ситуации в Химках. Апрель 2019 года, во время посещения президентом местного предприятия «Энергомаш» **Владимиру Путину** рассказали: благодаря их работе ракеты летят в космос, но сами сотрудники добираются на службу как черепахи, часами простаивая в заторах. И новая развязка необходима.

Яна ЛОПУХОВА, контрольный мастер ОТК «НПО Энергомаш им. Академика В.П. Глушко»: К сожалению, это является одной из причин оттока кадров, в том числе и

технических специалистов. Ведь ежедневно оплачивать проезд по платному участку дороги - это весьма накладно.

Владимир ПУТИН, президент РФ: Сейчас поговорим с губернатором. Поговорю и с **Минтрансом**, может быть, совместно смогут это делать. Имея в виду необходимость создать нормальные условия работы.

КОР.: И это важно не только для сотрудников «Энергомаша» - для 260 тысяч жителей Химок. Уже к концу года была готова проектная документация, а сам объект возвели в два раза быстрее запланированного. И вот та самая сотрудница «Энергомаша» уже на открытии путепровода.

Владимир ПУТИН, президент РФ: Мы, наверное, с вами встречались когда-то?

Яна ЛОПУХОВА, контрольный мастер ОТК «НПО Энергомаш им. Академика В.П. Глушко»: Да-да-да.

Владимир ПУТИН, президент РФ: По-моему, в начале 2019 года.

Яна ЛОПУХОВА, контрольный мастер ОТК «НПО Энергомаш им. Академика В.П. Глушко»: Да, в апреле.

Владимир ПУТИН, президент РФ: Не вы ли ставили этот вопрос?

Яна ЛОПУХОВА, контрольный мастер ОТК «НПО Энергомаш им. Академика В.П. Глушко»: Да.

Владимир ПУТИН, президент РФ: Ну, просто отлично. Сейчас, наверняка, стало удобнее, лучше и короче по времени.

Яна ЛОПУХОВА, контрольный мастер ОТК «НПО Энергомаш им. Академика В.П. Глушко»: Конечно, будем пользоваться, мы же так же, как и все, перемещаемся по городу.

Многие ездят на работу именно с одной части города в другую. Конечно же, очень довольны, потому что наша проблема, она решена.

КОР.: На карте Подмосковья губернатор Воробьев показывает президенту программу развития транспортного узла области. Всего построят 28 новых путепроводов на пересечениях с железной дорогой. Три сдадут до конца года. Буквально послезавтра губернатор области вместе с мэром столицы откроет развязку у подмосковной платформы «Жаворонки». Этот проект был реализован за счет столичного бюджета. Этим транспортное сотрудничество Москвы, Подмосковья и федерального центра не ограничивается. Например, инициатива Сергея Собянина запустить Московские центральные диаметры оказалась более чем востребована жителями столицы и области.

Андрей ВОРОБЬЁВ, губернатор Московской области: При федеральной поддержке мы с вами открывали, сегодня это очень популярное средство.

Владимир ПУТИН, президент РФ: Диаметры?

Андрей ВОРОБЬЁВ, губернатор Московской области: Да, диаметры. Мы сделали так, что проезд стоит не 138 рублей, как раньше, а 50 рублей. В этом году почти каждый день пригородное сообщение - это 2 миллиона человек.

КОР.: **Владимир Путин** сегодня принял приглашение летом присутствовать на запуске движения по Центральной кольцевой автодороге Подмосковья. Она пройдет в 50 километрах от МКАД и позволит существенно разгрузить Московскую кольцевую от транзитного транспорта.

Всего в стране за минувший год построили с нуля свыше 900 километров федеральных трасс, почти 8 тысяч километров отремонтировали. Планы 2020-го года выполнены без срывов.

Владимир ПУТИН, президент РФ: Благодаря тому, что мы прислушиваемся к рекомендациям врачей-эпидемиологов, мы не стали останавливать дорожное строительство. Во-первых, все выполнено, во-вторых, рабочие места сохранили, зарплаты ваши сохранили и дороги построили. Хочу сказать, что работы будет в ближайшее время достаточно, потому что планы по дорожному строительству и по сшиванию страны у нас

большие. Средства необходимые выделены, все зарезервировано, будет ритмично выделяться.

КОР.: К 2024 году 85 процентов дорог в 105 крупнейших агломерациях страны от Калининграда до Владивостока должны быть приведены в нормативное состояние. И это не просто гигантские объемы, обширная география, но и десятки тысяч новых рабочих мест. Как на время возведения самих объектов, так и после сдачи их в эксплуатацию.

Лилия Акиншина, Юлия Олейник, «ТВ Центр».

НТВ # СЕГОДНЯ, 26.01.2021 23:36; ОТКРЫТИЕ РАЗВЯЗКИ

В: Старые и Новые Химки, которые многие годы были разделены Ленинградским шоссе, сегодня соединились. В Подмосковье в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** включили зеленый свет на долгожданной развязке. В церемонии открытия принял участие **Владимир Путин**. В 2019-м он лично дал поручение решить проблему доступности районов этого города. Роман Соболев подробнее.

КОР: Население Химок - почти 260 тысяч человек, и оно постоянно растет. При этом город сжат с боков магистралями и железной дорогой, и пополам разрезан одной из самых загруженных федеральных трасс. Город Химки принято делить на две части - старые и новые Химки. И если встать над федеральной трассой М10, Ленинградским шоссе, позади Москва, впереди Санкт-Петербург, то как раз справа старые Химки, а слева новые, и связаны две половинки между собой лишь двумя узкими проколами под Ленинградским шоссе. Понятно, что в час пик, а на Ленинградке он почти круглосуточно, старые Химки для новых - все равно что локоть: близко, но не достанешь. К концу 2019-го был готов проект, а само строительство продолжалось всего один год, хотя задача оказалась не из легких. Обочины федеральной трассы за долгие годы обросли паутиной коммуникаций, связь, электроэнергия, всякие трубопроводы - все это пришлось переносить, переключивать. Строители справились.

ВЛАДИМИР ПУТИН (ПРЕЗИДЕНТ РФ): От имени всех жителей Химок хочу сказать спасибо, потому что это реально улучшает их жизнь. Вы и сами это видите, понимаете.

КОР: При возведении конструкций применили достаточно интересную технологию - уже готовый мост надвинули на опоры, возведенные по обеим сторонам трассы. **АЛЕКСЕЙ ПАВЛОВ (РУКОВОДИТЕЛЬ ПРОЕКТА ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ РЕПИНСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ РАЗВЯЗКИ)**: Для того, чтобы не перекрывать движение на Ленинградском шоссе, пролетное строение металлическое, которое находится над ним, было собрано на обочине, на стапеле укрупнительной сборки, и по специальным накаточным устройствам гидравлическими домкратами было перемещено в проектное положение.

КОР: Еще одним вызовом стал коронавирус, было время, когда стройка почти застопорилась. Но потом правительство разрешило строительным компаниям работать и в период всеобщего карантина - с соблюдением дополнительных мер безопасности, разумеется.

ВЛАДИМИР ПУТИН (ПРЕЗИДЕНТ РФ): Благодаря тому, что мы прислушивались к рекомендациям врачей, эпидемиологов, мы не стали останавливать дорожное строительство: во-первых, все выполнили, во-вторых, рабочие места сохранили, зарплаты ваши сохранили и... и дороги построили. Работы будет в ближайшее время достаточно, потому что планы по дорожному строительству и по «сшиванию» страны у нас большие. Средства необходимые выделены, все зарезервировано. Мы к 24-му году планируем в 105-ти крупнейших агломерациях страны 85 процентов дорог довести до нормативного состояния.

КОР: Строительная техника сигнала открыла движение по новой развязке. Запланированная скорость потока здесь - до семидесяти километров в час. И окрестным

жителям, чтобы добраться из новых Химок в старые, отныне понадобится примерно пятнадцать минут вместо шестидесяти.

УЧАСТНИЦА СЮЖЕТА: Мы рады, что у нас новый мост.

КОР: Вы часто здесь ездите?

УЧАСТНИЦА СЮЖЕТА: Да, часто.

КОР: А будет легче или как?

УЧАСТНИЦА СЮЖЕТА: Да, очень будет удобно.

КОР: Водители надеются, что новый мост станет таким толчком для дальнейшей реконструкции подмосковных дорог. Народу здесь живет много, движение плотное. Кстати, губернатор Воробьев пригласил президента на открытие Центральной кольцевой автодороги, которая замкнется вокруг Москвы в июле, разведет транзитные потоки в объезд столицы, станет скоростной и бессветофорной.

Роман Соболев, Евгений Турчак, Валерий Егоров. «Телекомпания НТВ».

ОТР; 2021.01.26; МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ ОТКРЫЛИ ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ В ЧЕЛЯБИНСКЕ

В Челябинске после реконструкции и ребрендинга торжественно открыли международный аэропорт имени Игоря Курчатова, передает ОТР.

В главном зале появился огромный экран, на нем будут показывать ролики и мини-фильмы. В кафе молочными коктейлями посетителей угощает робот официант.

В зоне ожидания для пассажиров дизайнеры создали инсталляцию «Зарядись от атома». С ее помощью можно подзарядить смартфон или ноутбук. А на стенах - интерактивная история атомной энергетики и авиации. Надписи оживают в смартфоне, если установить специальное приложение.

- Аэропорт Челябинска предлагает альтернативу - не просто сидеть в интернете и слушать музыку. А можно вот так взять телефон и через дополненную реальность через интересные короткие статьи узнать что-то новое.

Открытие обновленного аэропорта приурочили к празднованию 75-летия отечественной атомной промышленности. Его логотип объединяет символы атома и самолета. В 2019 году аэропорту присвоили имя Игоря Курчатова - русского и советского физика, создателя советской атомной бомбы.

Иван Середа, исполнительный директор студии дизайна: «Курчатов, во-первых, он посвящен единственному, ну еще Циолковский, но он, в первую очередь, математик, а вот физику непосредственно один аэропорт в России посвящен. Родина Курчатова - Челябинск, поэтому выбор был вполне очевиден».

На реконструкцию с ноября 2018-го года было потрачено более десяти миллиардов рублей. Работы еще продолжаются. Средства выделены по государственной программе «Развитие транспортной системы» **Федерального агентства воздушного транспорта.**

Заказчиком дизайна была госкорпорация «Росатом». Теперь аэропорт готов принимать около двух с половиной миллионов пассажиров в год.

<https://otr-online.ru/news/mezhdunarodnyy-aeroport-otkryli-posle-rekonstrukcii-v-chelyabinske-171650.html>

НТВ # СЕГОДНЯ, 26.01.2021 16:14; ВОЗДУШНЫЕ ВОРОТА

В: Просторные лифты, телетрапы, комнаты матери и ребенка с кроватями и стиральными машинами - в Челябинске после масштабной реконструкции открыли международный аэропорт. Торжественную церемонию приурочили к 75-летию атомной промышленности, ведь народным голосованием аэропорт получил имя великого русского физика Игоря Курчатова. Для навигации в терминале использована технология дополненной реальности. Дорогу к стойке на посадку или к стойке регистрации, например, будет указывать летящий нейтрон.

АЛЕКСЕЙ ЛИХАЧЁВ (ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ГОСКОРПОРАЦИИ «РОСАТОМ»): Те якорьки, которые забрасываются в зале ожидания, в ходе перемещений по аэропорту, в кинотеатре, все это будет рождать интерес к атомной науке, к атомным технологиям, к тем победам, которые... которыми славен «Росатом», атомная промышленность, наша страна. И, конечно, современные средства связи, интернете, те информационные ресурсы, которые имеются, позволят зародившийся здесь интерес потом реализовать уже в знания, а возможно и в выборе профессии.

В: Реконструкция терминала прошла в рамках **нацпроекта модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**.

РАДИО РОССИИ, 26.01.2021 23:59; МИНТРАНС СОВМЕСТИТ РОССИЙСКИЕ ДОРОГИ И КОМФОРТ...

На вопросы ведущих отвечает Александр Николаевич Васильев, член комитета Госдумы по транспорту и строительству. В декабре прошлого года в Госдуму внесен закон об автотуризме, авторы которого хотят установить единые правила строительства придорожных мотелей, кемпингов и кафе.

Минтранс до конца 2021 года должен разработать и внести в правительство законопроект о размещении объектов дорожного сервиса вдоль автомобильных дорог. Особое внимание уделено трассе «Таврида» в Крыму.

<https://www.radiorus.ru/brand/65264/episode/2492704>

ГТРК НИЖНИЙ НОВГОРОД; 2021.01.26; В НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ СТАРТУЮТ РАБОТЫ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ М-12

Нижегородский участок скоростной магистрали пройдет по территориям восьми муниципалитетов

Новая магистраль М-12 Москва - Казань включена в **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**, разработанный в соответствии с Указом **президента России** от 7 мая 2018 года. Трасса войдет в состав транснационального маршрута Европа - Западный Китай. Заказчиком проекта выступила государственная компания «Автодор». Стоимость контракта - более 69 млрд. руб. Протяженность строящейся магистрали М-12 составит 794 километра. Она призвана разгрузить автодорогу М-7 «Волга».

В Нижегородской области, а также на территории Республики Чувашия, будут вести работы в рамках шестого этапа масштабного проекта. В настоящее время ведется передислокация техники и монтаж вахтовых поселков - сообщается на сайте генподрядчика, ДСК «Автобан». 132 километра скоростной магистрали пройдут от пересечения с региональной дорогой Работки - Порецкое до пересечения с дорогой федерального значения Цивильск - Ульяновск. В нижегородской области участок проложат через округ Навашинский, Ардатовский, Арзамасский, Вадский районы, округ Перевозский, Бутурлинский, Сергачский, Пильнинский районы. После получения разрешения на рубку леса от Автодора, дорожники смогут приступить к расчистке территории, строительству временных подъездных дорог и формированию земляного полотна.

Дорога будет соответствовать высшей технической категории с расчетной скоростью движения 120 км/ч. На участке сделают четыре полосы движения - по две в каждую сторону. На всем его протяжении построят 54 моста, путепровода и одну транспортную развязку. Расчетная скорость движения по трассе - 120 км/ч

<https://vestinn.ru/news/society/168320/>

СОВЕТСКАЯ ЧУВАШИЯ; 2021.01.26; АВТОМАГИСТРАЛЬ М-12: ГДЕ ДОРОГА - ТАМ ЖИЗНЬ

Подготовка к началу строительства пересекающего Чувашию участка автомагистрали М-12 «Москва - Казань», о котором в последние годы все время говорили в республике, наконец-то вышла на финишную прямую. Заказчик в лице Государственной компании «Российские автомобильные дороги» подтверждает, что первые километры асфальта новой дороги на территории региона будут проложены уже в июне текущего года, а саму трассу планируют сдать в 2024 году. Дороге - быть, в этом уже нет никаких сомнений. Нас же больше интересует тема немножко другого плана: какие дивиденды от ее строительства получит республика?

Давайте попытаемся ответить.

Грандиозная стройка

Автомагистраль станет частью создаваемого международного транспортного маршрута «Европа - Западный Китай» общей протяженностью около 8 тыс. км - от Финского залива до Желтого моря. В том числе по российской территории - 2,5 тыс. км. А почти 800-километровая М-12 «Москва - Казань» после ее запуска в эксплуатацию обеспечит скоростное и бесперебойное автомобильное сообщение между крупными российскими агломерациями и соединит Московскую, Владимирскую, Нижегородскую области, Чувашию и Татарстан. Трасса «Москва - Казань» включена в **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**, разработанный в соответствии с Указом **Президента России** от 7 мая 2018 года. В нашей республике отрезок пути протянется на 94 км - от границы с Нижегородской областью до Татарстана. Он пересечет земли шести районов республики - Вурнарского, Шумерлинского, Ибресинского, Комсомольского, Канашского и Янтиковского. Подобных по грандиозности работ объектов новая история региона вряд ли припомнит. Впечатляют и масштабы вложений: стоимость только «чуваших», скажем так, частей контрактов по 6-му и 7-му этапам строительства дороги, а именно эти этапы предстоит выполнить на территориях нашей республики и двух соседних регионов, составляет 70 млрд и 42 млрд рублей соответственно. И желание кое-что «поймать» от такого большого инвестиционного пирога для республики вполне объяснимое.

Строительство дороги - это не просто соединение пункта А с пунктом Б. Это еще и оптимизация транспортных потоков, множество новых рабочих мест и в итоге изменение качества жизни целых регионов. Подсчитано: с вводом в эксплуатацию М-12 только транзитный эффект развития логистической инфраструктуры превысит 100 млрд рублей в год. По расчетам Правительства страны, непосредственно на ее строительстве появится около 30 тыс. рабочих мест, а в смежных областях - до 130 тыс.

Хотим дивидендов

Потому и вопрос про те самые дивиденды для республики, заданный автором этих строк первому лицу республики - Главе Олегу Николаеву в ходе его встречи с журналистами на минувшей неделе, очень даже закономерен.

- Грандиозный проект, который призван реализовать задачу, поставленную **Президентом России Владимиром Путиным**, - связать территории соответствующими инфраструктурными проектами, магистралями, - отметил Олег Алексеевич. - Он важен не только для нашей республики, но и для всей страны. М-12 станет частью межконтинентального транспортного коридора, соединяющего несколько стран, и мы намерены использовать ее строительство на пользу как нашей дорожной отрасли, так и экономики республики в целом.

Но благими намерениями сыт не будешь. Как оценивают эти «аппетиты» заказчик и подрядчики строительства магистрали? Похоже, диалог с ними налажен. Причем Чувашия, отмечают они, в таком стремлении не одинока: ни один из регионов, имеющих отношение к стройке, не остался равнодушным к планам по строительству М-12, каждый

из них изъявил свои пожелания, и к этому дорожные строители относятся с пониманием. Отвечая на наш вопрос, Глава республики подчеркнул, что он сам лично уже три раза встречался с руководством заказчика и представителями подрядных организаций. Тесно взаимодействуют с ними также региональные министры транспорта, природных ресурсов, строительства - есть что обсудить.

А если надо - и поправить.

По мнению Олега Николаева, крайне важно задействовать в строительстве магистрали имеющиеся у республики ресурсы. И речь не только о песке и грунте, необходимых для возведения основания дороги. В огромном количестве будут использованы асфальт, бетон, металл и другие материалы - нам необходимо включиться в обеспечение ими большой стройки.

- Не должны пострадать плодородные земли, мы настаиваем на использовании для извлечения песка и грунта овражистые, другие непригодные для сельскохозяйственного производства места.

Важна также последующая рекультивация этих мест - вплоть до высадки деревьев, чтобы мы после завершения строительства дороги не остались наедине с огромными и глубокими котлованами, - продолжил Олег Алексеевич.

Также власти республики выступают за задействование в строительстве большего количества предприятий республики. «По этим вопросам мы с заказчиком и подрядной организацией говорили много», - сказал Глава региона, тем самым дал понять, что они к нам прислушиваются.

Нас слышат Отратно, что нас не только слушают, но и слышат. Именно благодаря твердой позиции властей республики, подчеркнул Олег Николаев, принято решение о создании в Чувашии оперативного штаба по вопросам строительства скоростной автомагистрали М-12, он будет действовать до 2024 года - до завершения строительства автотрассы. Его, напомним, возглавил сам Глава республики, обязанности заместителя возложены на **министра транспорта** Чувашии, в состав штаба вошли региональные министры сельского хозяйства, экономического развития, природных ресурсов, культуры, строительства, главы администраций шести районов, по которым пройдет трасса, а также девять представителей Госкомпании «Автодор». «Первоначально подразумевалось, что подобный штаб будет только в Казани, - отметил Олег Алексеевич. - Наличие штаба в Чувашии позволит нам оперативно реагировать на многие моменты, упростит решение наших вопросов, связанных со стройкой».

При этом он акцентировал внимание представителей средств массовой информации на одной детали, которая тоже говорит о настрое дорожных строителей: «С вводом магистрали в эксплуатацию придется налаживать соответствующую инфраструктуру: автозаправки, пункты питания, другие объекты придорожного сервиса. С учетом того, что М-12 пересекает и национальные республики, мы предложили задействовать национальные кухни, организовать продажу национальных сувениров. Идея им очень понравилась - взяли на заметку».

Нашим предприятиям - возможности для реализации своей продукции, развития торговли и сферы услуг, а для участников движения по новой дороге - приятный, с национальным колоритом, дополнительный бонус от поездки.

Переговоры способствуют компромиссам

Последние из переговоров, о которых говорит руководитель региона, прошли совсем недавно - в середине января. В Чебоксарах в Доме правительства состоялась рабочая встреча Олега Николаева и председателя правления ГК «Автодор» Вячеслава Петушенко. В ней также приняли участие руководители министерств и органов местного самоуправления Чувашии, руководители и специалисты «Автодора», а также основного подрядчика проекта, который будет работать на территории республики, - АО «ДСК «Автобан».

Как сообщила **пресс-служба** Главы республики, участниками совещания был затронут широкий спектр вопросов, волнующих как власти республики и муниципалитетов, так и жителей районов, по территориям которых пройдет новая дорога. В том числе - привлечение местных предприятий дорожной отрасли к строительным работам на территории республики, вопросы, касающиеся мест добычи карьерного песка для нужд строительства, ремонта и восстановления местных дорог, по которым будет осуществляться доставка инертных материалов.

Говорили стороны и о постановке земельных участков на кадастровый учет, создании экодуков в местах пересечения автотрассы с путями миграции диких животных. И еще: в настоящее время проектом магистрали предусмотрены две транспортные развязки - в Шумерлинском (на автодороге Чебоксары - Сурское) и Комсомольском (на трассе А-151) районах. Этого недостаточно, уверены в правительстве республики, ибо расстояние между планируемыми развязками достаточно большое - более 70 километров. Поэтому руководство Чувашии выступило с предложением об устройстве дополнительной транспортной развязки в непосредственной близости от поселка городского типа Ибреси.

Поиск компромиссов дорожными строителями только приветствуется, и вопрос устройства дополнительной транспортной развязки строительно-инвестиционным холдингом «Автобан», основным подрядчиком строительства магистрали на территории Чувашии, будет рассмотрен в ходе проектирования. Также обсуждаются места установки экодуков. Кстати, подобных сооружений на дорогах в Чувашии пока нет, потому и нередки случаи, когда дикие животные, внезапно выбегая на проезжую часть, становятся причиной серьезных дорожно-транспортных происшествий. Эти сооружения - так называемые «зеленые мосты» над автомагистралью, которые должны обеспечить беспрепятственное и безопасное передвижение диких животных через трассу М-12. Один из них планируется установить на участке охотугодя «Дубовское» в Комсомольском районе, так как именно там проходит большой поток миграции диких животных. Другой, скорее всего, появится в Вурнарском районе.

Скоростная...

О том, что из себя будет представлять участок автомагистрали М-12 в Чувашии, нам подробно рассказал Сергей Затолокин, заместитель генерального директора - руководитель проекта ОАО «Ханты-Мансийскдорстрой», которое входит в структуру «Автобана». Как раз ему, кстати, приходится отвечать на множество вопросов, связанных с предстоящим строительством магистрали: многие моменты взял на карандаш на последней встрече с Главой республики, на совещании в Минприроды Чувашии внимательно выслушал требования экологов, а на общественных слушаниях в деревне Торханы Шумерлинского района, организованных две недели назад по инициативе Общественной палаты Чувашии, держал ответ перед местной властью и жителями округи. Там, в Шумерлинском районе, надо признать, планы по прокладке новой скоростной магистрали встретили, мягко говоря, без особого энтузиазма. Но разговор, по мнению представителей «Автобана», получился открытым и полезным для обеих сторон - как для шумерлинцев, так и для дорожных строителей.

Многие вопросы, беспокоящие людей, удалось снять, а те, которые требуют дополнительной проработки, обязательно изучат и постараются решить, чтобы и дорожники были не внакладе, и население не осталось в обиде. Такой диалог предстоит и в других районах, к нему дорожные строители готовы - они намерены работать открыто, с учетом мнения властей региона, муниципалитетов и их жителей.

- Согласно контракту новая магистраль будет соответствовать технической категории ІБ с расчетной скоростью движения летом 130 километров в час, в зимний период - 110 километров в час, - отметил руководитель проекта. - Дорога представляет собой четыре полосы движения - по две в каждую сторону, с разделительными барьерами и с полным освещением на протяжении всей трассы. В соответствии с проектом предполагается

строительство мостового перехода через реку Суру, установка 132 водопропускных труб, а также порядка 52 искусственных сооружений - это мосты, путепроводы, экодуки. Дорога будет оснащена шумозащитными экранами.

Мост через Суру, как уточнил Сергей Затолокин, станет уникальным сооружением: будет возведен объект со 126-метровым основным пролетом, а общая длина мостового перехода в этом месте составит более 1 км. Всего же на магистрали предстоит соорудить 25 мостовых путепроводов.

На М-12, по его словам, не будет тормозящих движение второстепенных примыканий и одноуровневых развязок, что позволит развивать на ней скорость до 130 км/ч. Кстати, автомагистралей или их участков, позволяющих транспортным средствам двигаться с такой высокой скоростью, в Чувашии тоже пока нет. 90 км/ч - максимум, что можно выжать из двигателя автомобиля, пусть даже он дважды или трижды скоростнее. Со вводом новой дороги заметно сократится время в пути в города, расположенные на магистрали, - к примеру, до Москвы из Чебоксар можно будет доехать за 6-7 часов вместо нынешних 9-10. Нынче такая перспектива кажется фантастической, но совсем скоро ей суждено сбыться.

...Инновационная и безопасная

Автомагистраль, безусловно, существенно разгрузит федеральную трассу М-7, отдельные участки которой, особенно возле столицы Чувашии, сегодня задыхаются от плотного транспортного потока, - еще один большой плюс для жителей республики.

Шлагбаумы на въездах на М-12 не предусмотрены - они не понадобятся, так как трасса будет оборудована «умной» системой взимания платы «Свободный поток». Чуть ранее, в ноябре, холдинг «Автобан» открыл движение на третьем пусковом комплексе Центральной кольцевой автомобильной дороги, который соединил трассы М-11 «Нева» и М-7 «Волга». ЦКАД-3, подтверждают специалисты холдинга, стала одной из самых высокотехнологичных дорог страны. Даже в Европе и США, говорят, далеко не каждая платная дорога оборудована на таком уровне: нередко приходится по старинке останавливаться, оплачивать проезд и ждать, пока поднимут шлагбаум. А «Свободный поток» делает все «по-умному»: антенны распознают транспондеры, а камера считывает номерной знак машины и количество осей, даже если водитель не снижает скорости. Тем самым участники движения здорово экономят время.

Впрочем, «Свободный поток» - лишь малая часть тех самых высоких технологий. Интеллектуальная система включает в себя десятки детекторов транспортного потока, видеокамеры автоматизированной системы управления дорожным движением. Есть даже метеостанции. На трассе установлены информационные табло, предупреждающие водителей о состоянии покрытия проезжей части, приближении осадков. Все эти технологии, обещают дорожные строители, заработают и на магистрали М-12, что будет способствовать обеспечению безопасности движения.

Инновационный подход практикуется и в сооружении самой дороги. В основаниях дорожных одежд «Автобан» применяет органоминеральные смеси, приготовленные с использованием вторичного сырья и полимерно-битумных вяжущих, а в покрытиях - асфальтобетонные смеси, обеспечивающие максимальное сцепление колес с поверхностью дороги, долговечность и сохранение высоких потребительских свойств конечного продукта.

В компании разработан и успешно внедрен новый тип покрытия из дренирующего асфальтобетона, который обеспечивает полный отвод воды с поверхности автодороги во время осадков, гарантируя безопасность движения, хорошую видимость, отсутствие водяного тумана и снижение шума. При строительстве используется скоростная бесшовная укладка с применением широкозахватных (до 12 м) асфальтоукладчиков, оснащенных современными длиннобазовыми ультразвуковыми и лазерными системами нивелирования Moba-Matic для обеспечения абсолютной ровности покрытия. Скорость

укладки одним широкозахватным асфальтоукладчиком превышает три погонных километра в сутки.

Репутация - гарантия успеха Строительство магистрали поделено на 8 этапов. В Чувашии предстоит реализовать 6-й и 7-й этапы. 6-й протяженностью 132 км пройдет от границы Нижегородской области - пересечения с дорогой регионального значения «Работки - Порецкое» до пересечения с автодорогой федерального значения А-151 «Цивильск - Ульяновск». Именно этот этап ГК «Автодор» доверила холдингу «Автобан». Компания известная - выполняет полный комплекс работ по строительству, реконструкции и капремонту федеральных автодорог. Является одним из крупнейших генподрядчиков «Автодора» и **Федерального дорожного агентства Минтранса РФ**, входит в пятерку крупнейших российских дорожностроительных компаний. Общий объем портфеля холдинга составляет более 400 млрд рублей.

Имеет свыше 1,4 тыс. единиц техники, 19 асфальтобетонных заводов и 34 асфальтоукладочных комплексов. Но в «Автобане» принято считать, что дороги строят не машины, дороги строят люди: в компании трудится свыше 7 тыс. сотрудников, многие из которых работают в дорожном строительстве не один десяток лет.

За плечами подрядчика - более 200 крупных проектов, успешно реализованных в самых разных уголках России, в том числе в суровых северных и сибирских регионах страны. А это - свыше 5000 км построенных с 1999 года автодорог. Большой вклад «Автобан» внес в строительство и реконструкцию важнейших артерий страны - федеральных трасс М-1 «Беларусь», М-3 «Украина», М-8 «Холмогоры», М-4 «Дон», М-11 «Москва - Санкт-Петербург», М-5 «Урал», ЦКАД-3, М-7 «Волга», ЦКАД-4. Компания реализует проекты под ключ - с освещением, озеленением и комплексным благоустройством. География присутствия строительного холдинга включает в себя 15 субъектов в 4 федеральных округах Российской Федерации.

«Засветился» он и в Чувашии. Занимался реконструкцией участков трассы М-7. На одном из участков реконструкция позволила ликвидировать очаг ДТП - нерегулируемое пересечение в одном уровне скоростной трассы федерального значения и региональной дороги с оживленным движением. Все работы выполнил качественно и в срок. Словом, надежность и репутация компании не вызывают сомнений, что гарантирует успех и в строительстве М-12.

Работы хватит всем

Сегодня в самом разгаре подготовка к началу строительства магистрали. По словам Сергея Затолокина, уже идет передислокация строительной техники, приступили к монтажу вахтовых поселков. В том числе строится база и в Шумерлинском районе.

Завершены геологические и геодезические изыскания, закреплена трассировка пути по лесным участкам. После получения разрешения на рубку можно будет приступить к расчистке территории - с учетом переработки и дальнейшего потребления леса. А порубочные остатки будут мульчированы. За соблюдением экологических требований в компании следят строго: утилизация строительного мусора и посторонних предметов при строительстве объекта, а также с площадок строительных городков будет осуществляться вывозом на полигон ТБО. После завершения строительства объекта на земельных участках, использованных под размещение инертных материалов и строительных городков, в местах добычи песка обязательно проведут рекультивацию - с засыпкой растительного грунта с последующим посевом трав. «Будет восстановлена как биологическая, так и технологическая составляющая земель. Все сделаем аккуратно», - обещает руководитель проекта.

Параллельно идет проектирование, в ходе которого будут определены границы объекта, площадь и перечень земельных участков, необходимых для строительства. Совсем скоро приступят к межеванию участков, постановке их на кадастровый учет и переводу из категории сельскохозяйственного назначения в земли промышленности. При этом

дорожники настроены максимально учесть интересы жителей районов, по которым будет проходить автомобильная дорога, рассмотреть различные варианты обеспечения комфортного их проживания. В случае возникновения спорных вопросов готовы на компромиссы.

Подрядчик уже задумывается о наборе дополнительного персонала. Пока речь идет о 500 рабочих мест для местных жителей. Понадобятся инженерно-технические специалисты, механизаторы, водители, дорожные рабочие.

Вакантные места можно посмотреть на платформе hh.ru или на сайте компании <http://www.avtoban.ru/> и там же оставить заявку. На ЦКАДе «Автобан» ряд задач возложил на субподрядчиков, что позволило заметно ускорить строительство объекта. Также хотят поступить и в Чувашии. Для местных организаций привлечение к строительству магистрали должно стать ощутимой поддержкой, будет содействовать стабильности и здоровой конкуренции на дорожно-строительном рынке и, главное, загрузив трудовые ресурсы республики, сохранит людям рабочие места и обеспечит их достойной зарплатой. ВЯЧЕСЛАВ ПЕТУШЕНКО, председатель правления Государственной компании «Российские автомобильные дороги»:

- Мы планируем максимально использовать трудовые ресурсы, производственную базу, которая есть в Чувашии. После введения дороги в эксплуатацию появятся новые рабочие места, связанные с ее содержанием, это multifunctional зоны, развитие бизнеса... Потому что мы совершенно четко понимаем, где дорога - там жизнь. Все это будет развиваться.

АЛЕКСЕЙ АНДРЕЕВ, генеральный директор АО «ДСК «Автобан»:

- Мы не просто строим дороги по последним технологиям, с применением наиболее эффективных инноваций. Мы работаем над созданием высококачественных автомобильных дорог, являющихся основой для развития регионов и улучшения качества жизни их жителей. Уверен, в тесном сотрудничестве с руководством Чувашии, при поддержке населения республики мы успешно реализуем проект строительства отрезка М-12 в регионе.

Магистраль является частью масштабного трансконтинентального проекта, и чем раньше будут введены ее участки в Чувашии, других регионах, тем быстрее республика включится в активную международную логистику, получит мощный дополнительный драйвер для экономического развития, откроет новые возможности для развития смежных отраслей - строительства логистических хабов, коммерческой недвижимости, офисных центров, кафе, ресторанов, заправок. Наша компания чувствует колоссальный уровень ответственности за проект строительства трассы М-12. Дорогу осилит идущий, и мы несколько не сомневаемся, что у нас все получится.

ТАСС; 2021.01.26; МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ ЧЕЛЯБИНСКА ОТКРЫЛИ ПОСЛЕ РЕБРЕНДИНГА И РЕДИЗАЙНА

Международный аэропорт Челябинска, известный ранее как Баландино, открыли во вторник после редизайна и ребрендинга. Аэропорт будет носить имя выдающегося уроженца региона и основателя отечественной атомной отрасли Игоря Курчатова, передает корреспондент ТАСС.

«Игорь Васильевич Курчатов всегда стоял отдельным образом, несмотря на созвездие руководителей атомной отрасли, до сих пор к его авторитету, работам, духу относятся с глубочайшим уважением. Здесь, как говорится, сам бог велел назвать аэропорт его именем, и, кстати, не только потому, что он родился в Челябинской области, а еще и потому, что регион - это неотъемлемая часть атомного проекта», - сказал на церемонии открытия генеральный директор госкорпорации «Росатом» Алексей Лихачев.

Губернатор региона Алексей Текслер отметил, что обновленный аэропорт дает возможность региону решить сложности с развитием авиаперевозок. «Важный день для

аэропорта, хоть он фактически начал работать в конце 2019 года, но сегодня особая веха в его жизни. Мы открываем аэропорт в обновленном стиле. До строительства нового терминала мы испытывали некоторые сложности в развитии авиаперевозок в регионе, сегодня аэропорт готов принимать минимум 2,5 млн пассажиров в год, его возможности увеличились в несколько раз. Мы продолжаем и, надеюсь, в мае завершим реновацию международного терминала», - сказал он.

Владелец корпорации AEON (частично владеет аэропортовым холдингом «Новпорт») Роман Троценко добавил, что международный терминал сконструирован с перспективой дальнейшего развития и расширения. «У нас есть планы на следующие 30 лет по работе в аэропорту. На сегодняшний день 25 направлений из Челябинска по всей стране субсидируются, и мы благодарны области за эту постоянную программу поддержки пассажиров, вылетающих из Челябинска», - уточнил Троценко.

В **пресс-службе** департамента коммуникаций Росатома журналистам сообщили, что открытие обновленного аэропорта приурочено к празднованию 75-летия отечественной атомной промышленности. В аэропорту рассказали, что основными цветами при оформлении были выбраны красный (основной), бирюзовый, синий и темно-синий. Частью декоративного оформления здания стали рукописи Игоря Курчатова и других ученых. Логотип аэропорта представляет собой стилизованную модель атома.

31 мая 2019 года президент Российской Федерации **Владимир Путин** подписал указ о присвоении аэропортам имен выдающихся россиян. Аэропорту Челябинска присвоено имя Игоря Курчатова - русского и советского физика, создателя советской атомной бомбы, основателя и первого директора Института атомной энергии.

О реконструкции

С ноября 2018 года более 10 млрд рублей было направлено на реконструкцию аэропорта Челябинска, которая продолжается в настоящее время. В ноябре 2019 года был запущен новый терминал челябинского аэропорта, который строили с лета 2018 года. Также на аэродроме произведена замена светосигнального оборудования, установлена система огней высокой интенсивности (ОВИ-III, категории III A).

Новое оборудование позволяет обеспечить условия для взлета и посадки воздушных судов при любых метеоусловиях. На аэродроме проведены работы по расширению искусственной взлетно-посадочной полосы с магнитным курсом посадки 270 градусов.

Реконструкция идет по государственной программе «Развитие транспортной системы» и комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. Государственным заказчиком является **Федеральное агентство воздушного транспорта**, застройщиком - ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)», генеральным подрядчиком - АО «Центродорстрой».

Международный аэропорт Челябинск им. И. В. Курчатова - один из наиболее интенсивно развивающихся аэропортов федерального значения, крупнейший на Южном Урале транзитный узел на маршрутах, соединяющих Европу и Азию.

<https://tass.ru/ural-news/10546503>

ТАСС; 2021.01.26; РЕКОНСТРУКЦИЯ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНОЙ ПОЛОСЫ АЭРОПОРТА АРХАНГЕЛЬСКА НАЧНЕТСЯ В 2022 ГОДУ

Реконструкция взлетно-посадочной полосы аэропорта Архангельск начнется в 2022 году, сообщает во вторник **пресс-служба** администрации Архангельской области.

«Поддержание надлежащего состояния взлетно-посадочной полосы аэропорта Архангельск обеспечивается за счет постоянных ремонтов, но пришло время провести реконструкцию объекта. **Министерству транспорта** [региона] необходимо качественно поработать над корректировкой проектно-сметной документации, чтобы совместно с **Росавиацией** и предприятием «Администрация гражданских аэропортов» приступить к

работам в главной воздушной гавани Архангельска уже в следующем году», - приводит **пресс-служба** слова председателя правительства области Алексея Алсуфьева.

В аэропорту выполнены работы по обновлению фасадов комплекса действующих зданий, выполнено благоустройство привокзальной площади и организация парковочных мест. Стоимость реконструкции аэропортового комплекса составляет 4,4 млрд рублей (за счет средств федерального бюджета).

Распоряжением правительства Российской Федерации от 30 сентября 2018 года № 2101-р утвержден **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** до 2024 года, в который вошел проект реконструкции аэропорта Архангельска.

<https://tass.ru/ekonomika/10548645>

ЧЕЧЕН ИНФО; 2021.01.26; ЧЕЧНЯ. АЛЕКСАНДР НЕРАДЬКО И ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВИТЕЛЬСТВА ЧЕЧЕНСКОЙ РЕСПУБЛИКИ ПРОВЕЛИ РАБОЧУЮ ВСТРЕЧУ

В **Росавиации** состоялась рабочая встреча Главы **Росавиации** Александра **Нерадько** и Председателя Правительства Чеченской Республики Муслима Хучиева. Обсудили вопросы модернизации Международного аэропорта «Северный» в Грозном.

Работа по подготовке проектной документации на реконструкцию (строительство) объектов аэродромной инфраструктуры и нового терминала аэропорта ведутся согласно графикам. Ожидается, что проекты будут готовы к представлению их в ФАУ «Главгосэкспертиза России» во II квартале 2021.

Кроме того обсудили вопрос организации и подготовки строительно-монтажных работ на объекте и подбор подрядных организаций.

Александр Нерадько отметил, что успех в реконструкции и строительстве подобных сооружений достигается когда объединяются усилия на федеральном уровне и в субъекте РФ. В этой связи целесообразно начать работу по подбору подрядчиков заранее.

Муслим Хучиев проинформировал о том, что в Чеченской Республике имеются строительные организации с надежной репутацией, у которых есть достаточные собственные ресурсы, рабочая сила, техника и оборудование. Со стороны Республики вопрос выбора подрядчиков для реализации проектов также будет взят на контроль.

Реализация проектов «Реконструкция и строительство аэропорта Грозный «Северный» и «Реконструкция и строительство аэропортового комплекса Грозный «Северный». Аэровокзальный комплекс» осуществляется в рамках Государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» и **Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года**.

Международный аэропорт «Северный» - аэропорт федерального значения, расположенный в столице Чеченской Республики городе Грозном. Модернизация аэропорта направлена на повышение авиатранспортной доступности жителей региона и имеет большое значение для развития экономики и социальной сферы республики.

<http://www.checheninfo.ru/276177-chechnja-aleksandr-neradko-i-predsedatel-pravitelstva-chechenskoj-respubliki-proveli-rabochuju-vstrechu.html>

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.01.26; В МОРДОВИИ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ БОЛЕЕ 157 КМ ДОРОГ

В Республике Мордовия по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в 2020 году приведено в нормативное состояние 157,2 км дорожного полотна. Основные работы прошли на региональных трассах, где отремонтировано более 131 км асфальтобетонного покрытия.

В частности, капитально отремонтирован 3, 5-километровый участок автодороги Саранск - Кочурово - граница Пензенской области. На объекте устроены водоотводные сооружения, уложено асфальтобетонное покрытие, обочины укреплены щебнем, установлены знаки, сигнальные столбики и барьерное ограждение, нанесена разметка.

В нормативное состояние приведен участок региональной трассы Торбеево - Приречье - Кажлодка протяженностью 2,3 км в Торбеевском районе. Без внимания не оставлены и вопросы безопасности: установлены знаки и барьерное ограждение, нанесена разметка. Для комфорта жителей села установлены автопавильоны.

В ходе реализации **нацпроекта** в Саранске капитально отремонтирован участок путепровода № 2 через железнодорожную магистраль Саранск - Нижний Новгород и проведена реконструкция моста через реку Инсар на Северо-Восточном шоссе. Ввод этих двух объектов позволил запустить движение на Северо-Восточном шоссе, прерванное в связи с аварийным состоянием этих сооружений.

В нормативное состояние также приведены участки улиц Щорса, Мордовской, Пуркаева, 1-й Промышленной, Лазо, Евсевьева, Большевистской, М. Расковой, Б. Хмельницкого, Первомайской, проспекта 60 лет Октября и других.

Всего в 2020 году дорожные работы в Республике Мордовия прошли на 76 объектах **нацпроекта**.

<https://национальныепроекты.рф/news/v-mordovii-otremontirovali-bolee-157-km-dorog>

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.01.26; НОВЫЕ СВЕТОФОРЫ ЗАРАБОТАЛИ В 40 ОКРУГАХ ПОДМОСКОВЬЯ

На региональной дорожной сети Московской области подключили более 100 новых светофоров в 40 городских округах. В 2020 году по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в регионе установили светофоры типа Т-1 на перекрестках и пешеходных переходах, предназначенных для направления автомобильных потоков.

«В новом году перекрестки в 40 округах стали безопаснее - дорожные службы ввели в эксплуатацию свыше 100 светофоров типа Т.1. В конце 2020 года на региональных дорогах были установлены светофоры, оборудованные дублирующей сигнал подсветкой на Г-образной опоре, что позволяет значительно улучшить их видимость. Часть светофоров оснащена контурной поворотной секцией в соответствии с требованием нового ГОСТа. Адресный перечень работ был сформирован на основании показателей аварийности, данная мера позволит повысить уровень безопасности на перекрестках и оптимизировать движение транспорта», - рассказал министр транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области Алексей Гержик.

Наибольшее количество новых светофоров появилось в Серпухове (девять), Подольске (восемь), Егорьевске (шесть), Щелкове и Домодедове (по пять). Новые светофоры заработали также в Долгопрудном, Егорьевске, Жуковском, Коломне, Котельниках, Лыткарине, Можайске, Мытицах, Верее, Наро-Фоминске, Солнечногорске, Ступине, Раменском и Шатуре.

<https://национальныепроекты.рф/news/novye-svetofory-zarabotali-v-40-okrugakh-podmoskovyya>

ТАСС; 2021.01.26; ЧЕРНЫШЕНКО: 15% ВЕДОМСТВ СМЕНЯТ РУКОВОДИТЕЛЕЙ ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ ИЗ-ЗА КАЧЕСТВА РАБОТЫ

Более 15% заместителей руководителей федеральных ведомств, ответственных за их трансформацию, будут сменены из-за неудовлетворительных оценок по итогам года работы. Об этом ТАСС сообщил **вице-премьер РФ Дмитрий Чернышенко**.

Правительство составляет рейтинг цифровой трансформации ведомств, который оценивает качество подготовки ведомственных программ цифровой трансформации, степень кадровой обеспеченности, успешные проекты в сфере искусственного интеллекта, а также ряд других показателей.

По итогам рейтинга, отметил Чернышенко, 18 федеральных ведомств показали высокий результат эффективности, остальные - средний и ниже среднего. «В течение года коллегами была проделана большая работа, но, к сожалению, есть несколько руководителей, которые получили низкие оценки по всем критериям. Таким образом, кадровая ротация руководителей цифровой трансформации по итогам первого года работы составит более 15% (из 62 руководителей 10 будут заменены). Кто-то уже покинул свой пост, по остальным в кратчайшие сроки будут приняты решения», - сказал он.

Среди лидеров рейтинга - Роскомнадзор, Ростехнадзор, Минпромторг, Роспатент, Минсельхоз, Федеральная налоговая служба, МЧС и другие. Средний результат показали Минздрав, Минстрой, Минфин, МВД и ряд других ведомств. Низкие показатели - у Росмолодежи, **Росморречфлота**, Росархива, Минприроды и других.

Чернышенко напомнил, что критериями оценки были исполнение бюджетных обязательств по реализации задач цифровой трансформации, выполнение ключевых показателей эффективности, а также сроки и качество выполнения поручений правительства РФ руководителями цифровой трансформации.

«Это сигнал для всей цифровой отрасли, которая сегодня активно набирает обороты. Важно помнить, что министерства и региональные органы власти цифровую трансформацию должны начинать с себя, относиться со всей серьезностью к этим вопросам, с учетом того, что они внедряют изменения в отраслях по всей стране», - заключил **вице-премьер**.

<https://tass.ru/ekonomika/10544831>

МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2021.01.26; СМИ: В МОРСКИЕ ПУНКТЫ ПРОПУСКА МОГУТ ПУСТИТЬ ХОЗЯЙСТВЕННУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ

По данным «Фонтанки», 13-го января руководители региональных таможен отправили на согласование в центральный аппарат Федеральной таможенной службы проект распоряжения правительства РФ «О внесении изменений в перечень видов хозяйственной и иной деятельности, которые могут осуществляться в пределах **пунктов пропуска** через Государственную границу РФ, утвержденный распоряжением правительства РФ от 24 июня 2008 года № 907». Документ также согласован **Минтрансом**.

Будущее правительственное распоряжение касается морских **пунктов пропуска** и содержит 14 пунктов, большинство из которых фактически закрепляют документально все, что и так происходит в портах. Основные позиции - движение и обслуживание автомобилей и поездов. Это разрешено на территории портов, но запрещено на расположенных там зонах **пунктов пропуска**. Суть документа - использование занимаемых пунктами пропуска территорий под хозяйственные нужды портов.

Собеседники «Фонтанки» на рынке полагают, что основное новшество будущего документа - разрешение строить на территории портов таможенные склады, где можно будет производить маркировку грузов. Прежде всего, речь идет о Национальной системе цифровой маркировки «Честный знак», которая обязательна для большинства видов импортируемых товаров. На сегодняшний день такую маркировку наносят на заводах-

изготовителях или на специализированных площадках, что влечет дополнительные логистические расходы для импортеров.

Координатор от бизнес-сообщества комиссии по совершенствованию таможенного администрирования и информационных технологий Экспертно-консультативного совета ФТС России Юрий Ковалев оценивает возможную экономию импортеров от транспортной составляющей примерно в 20 млн рублей в год: «Не менее 90% приходящих в петербургский порт грузов маркируется на заводах после изготовления. Остальные маркируют либо перед отправкой в Россию в Прибалтике - что логистически удобно европейским автомобильным поставщикам - либо на складах в Петербурге. Вынужденный транзит от порта до таможенного склада, где происходит маркировка, обходится где-то в 20 тысяч рублей за контейнер, масштаб я бы оценил в 1000 контейнеров в год. Когда разрешат маркировать грузы на таможенных складах в наших портах, еще часть маркировки уйдет в Петербург из прибалтийских стран - но это трудно прогнозировать, потому как зависит от конкуренции», - говорит эксперт.

В международном транспортном холдинге Global Ports, которому в петербургском порту принадлежат три оператора («Петролеспорт», «Первый контейнерный терминал» и «Моби Дик»), «Фонтанке» сообщили: «Мы прорабатываем возможность создания таможенного склада на одном из наших петербургских терминалов». В случае успеха это будет первый таможенный склад в Большом порту Санкт-Петербург.

По словам участников внешнеэкономической деятельности, затраты на маркировку товаров в одном морском контейнере составляют примерно 100 000 рублей. Таким образом, прибыль владельца такого склада от маркировки товаров на нем может составлять около 100 млн рублей в год.

<http://morvesti.ru/news/1679/87884/>

ТАСС; 2021.01.26; ПУТИН: СРЕДСТВА НА ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО В РФ В БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ БУДУТ ВЫДЕЛЯТЬСЯ РИТМИЧНО

Президент РФ Владимир Путин во время встречи с рабочими, строившими Репинскую транспортную развязку в Химках, заверил, что у властей много планов по дорожному строительству, деньги на их реализацию предусмотрены и будут выделяться ритмично.

«Хочу сказать, что работы будет в ближайшее время достаточно, потому что планы по дорожному строительству и «сшиванию» страны большие. Средства необходимые выделены, все зарезервировано, будет ритмично выделяться», - сказал Путин. «Мы к 2024 году планируем в 105 крупнейших агломерациях страны 85% дорог довести до нормативного состояния», - напомнил он. Глава государства также отметил, что к 2030 году еще 51 агломерация должна быть приведена в такое же состояние. «Это очень большой объем работы, причем по всей стране. География самая широкая - от Дальнего Востока до Калининграда», - подчеркнул президент.

<https://tass.ru/ekonomika/10550297>

ТАСС; 2021.01.26; ПУТИН ПРИНЯЛ ПРИГЛАШЕНИЕ ПОСЕТИТЬ ОТКРЫТИЕ ДВИЖЕНИЯ ПО ЦКАД В ИЮЛЕ

Президент России Владимир Путин принял приглашение посетить открытие движения на всей протяженности Центральной кольцевой автодороги. Об этом он сказал во вторник во время беседы с губернатором Подмосковья Андреем Воробьевым, когда приехал на открытие новой транспортной развязки в Химках.

Воробьев отметил, что движение по ЦКАД на всей его протяженности откроется в июле 2021 года, и пригласил Путина на церемонию. «Хорошо, с удовольствием», - ответил президент.

Строительство ЦКАД началось в 2014 году. Трасса протяженностью 336,5 км пройдет приблизительно в 50 км от МКАД параллельно А-107 Московскому малому кольцу («Малой бетонке»). Проект разделен на пять участков. Новая федеральная трасса призвана разгрузить центральный транспортный узел Московского региона за счет отвода основного потока транзитного грузового и пассажирского трафика в обход столицы, а также уменьшить нагрузку на радиальные выходы из Москвы, МКАД и улицы городов Московской области.

Полностью ЦКАД планируется замкнуть в 2021 году. Открытие ЦКАД переносилось несколько раз, изначально его планировали сдать в 2019 году.

<https://tass.ru/ekonomika/10549909>

КОММЕРСАНТЪ ЕКАТЕРИНБУРГ; МАРИЯ ИГНАТОВА; 2021.01.26; МИНТРАНС ПРОКАТИЛ ТАКСИСТОВ; СВЕРДЛОВСКИЕ ВЛАСТИ ОТКАЗАЛИСЬ ОТМЕНИТЬ ГОСПОШЛИНУ ЗА РАБОТУ ТАКСИ

Министерство транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области отказалось временно отменить госпошлину за выдачу разрешений на осуществление деятельности такси. Ранее в ведомство обратился общественный совет по развитию такси в регионах УрФО, по данным которого на Урале одна из самых высоких госпошлин по стране, а ее отмена могла бы стать антикризисной мерой и помогла бы значительно сократить рынок теневого бизнеса. В минтрансе считают, что достаточно решений правительства России об автоматическом продлении разного рода разрешений.

Как рассказал “Ъ-Урал” представитель общественного совета по развитию такси в регионах России по УрФО Владимир Герасименко, совет направил письмо на имя регионального министра транспорта Василия Старкова с просьбой об отмене госпошлины на один-два года на время кризиса. «Мы просили отменить госпошлину, которая у нас в Свердловской области составляет 3750 руб. и является наибольшей среди всех субъектов, она является просто запретительной. Если плату отменят или уменьшат, то масса перевозчиков пойдут регистрировать автомобили», – пояснил он.

По его данным, около 40% регионов в качестве одной из антикризисных мер отменили госпошлину за выдачу разрешений. «И в тех регионах количество заявок на перевозку пассажиров такси увеличивается. Эта плата препятствует выхождению водителей из тени», – сказал господин Герасименко, добавив, что в других регионах госпошлина ниже, например, в Санкт-Петербурге она составляет 547 руб.

Деятельность по перевозке пассажиров и багажа легковым такси в Свердловской области осуществляется при условии получения юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем разрешения на эту деятельность. Разрешение выдается министерством транспорта и связи Свердловской области на пять лет.

Господин Герасименко считает, что отмена госпошлины позволит увеличить в регионе количество легальных таксомоторных компаний минимум в два раза. Сейчас по данным регионального министерства транспорта, в Свердловской области 4,7 тыс. официальных перевозчиков такси. «Мы можем вывести из тени огромное число перевозчиков, которые ждут отмены этой госпошлины. Сейчас, когда заканчивается разрешение, то около 90% вторично не подает на них заявления. Нелегальным перевозчиком сегодня быть выгоднее», – отметил Владимир Герасименко, добавив, что в Свердловской области ежедневно такси перевозит около 150 тыс. пассажиров.

В министерстве транспорта и дорожного хозяйства Свердловской области на просьбу об отмене госпошлины ответили отрицательно. Как объяснили “Ъ-Урал” в министерстве, правительство России еще в апреле приняло постановление об автоматическом продлении на год разного рода разрешений, срок которых истек с 15 марта по 31 декабря 2020 год. Это относится и к разрешениям на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси. «Учитывая, что срок действия разрешения на осуществление

деятельности по перевозке пассажиров и багажа легковым такси составляет пять лет, это достаточная мера, чтобы поддержать добросовестных перевозчиков, и более действенная, чем отмена платы за получение разрешений в декабре 2020 года. Кроме того, в 2021 году большинство предприятий и учреждений отказались от удаленного режима работы, и пассажирский трафик существенно вырос», говорится в ответе на запрос «Ъ-Урал».

Кроме того, недавно министерство отказалось компенсировать таксистам расходы на установку защитных экранов, объясняя это тем, что экраны были лишь рекомендацией, и таксисты могли установить их бесплатно. Напомним, требование об установке в такси защитных перегородок губернатор Евгений Куйвашев прописал в указе о режиме повышенной готовности 28 октября. За их отсутствие предусматривался штраф от 100 до 300 тыс. руб. Этим были возмущены водители такси. 20 ноября губернатор неожиданно изменил формулировку в указе: устанавливать экраны или перегородки в такси лишь рекомендуется.

Как рассказали в минтрансе, екатеринбургским таксистам бесплатно раздали 1,6 тыс. защитных экранов. По информации регионального министерства, в ноябре «инициативная группа предпринимателей» заказала партию из 2 тыс. универсальных защитных экранов из полимерной пленки. В министерстве отметили, что предприниматели сами выходили на таксопарки и предлагали перегородки.

«Они (экраны.– “Ъ-Урал”) раздавались бесплатно всем желающим перевозчикам. В Свердловской области зарегистрировано 4,7 тыс. официальных перевозчиков такси. Инициативная группа раздала 1,6 тыс. защитных экранов из 2 тыс. закупленных. Стесненные в средствах перевозчики могли установить защитные экраны бесплатно»,– рассказали “Ъ-Урал” в региональном министерстве транспорта. Как сообщало ОТВ, одним из предпринимателей, который участвовал в закупке экранов, стал директор автотранспортной компании Антон Шендрик. Свой поступок директор компании объяснил тем, что в прошлом работал врачом-инфекционистом.

<https://www.kommersant.ru/doc/4662566>

ТАСС; 2021.01.26; РЖД СОЗДАДУТ ПЛАТФОРМУ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОГРАММНЫХ РОБОТОВ

«РЖД-технологии» (дочернее общество РЖД) совместно с компанией-разработчиком «Робин» реализуют проект создания платформы программных роботов для транспортно-логистической отрасли. Об этом говорится в сообщении холдинга.

Проект под названием «Облачная фабрика программных роботов» получил поддержку от фонда «Сколково» на внедрение российских цифровых решений в рамках федерального проекта «Цифровые технологии». Сумма гранта составила 80 млн рублей.

«Облачная фабрика» - это отечественная цифровая инфраструктура, на которой клиенты смогут автоматизировать свой бизнес. Речь идет об администрировании информационных систем и баз данных, электронном оформлении услуг, обработке звонков контакт-центра и другие. Проект включает в себя платформу для эксплуатации программных роботов, модуль разработки и магазин готовых роботов, где пользователи смогут покупать программные решения для применения в рамках платформы.

Клиенты смогут пользоваться услугой роботизации бизнес-процессов без необходимости покупки инфраструктуры и создания своего локального центра экспертизы роботизации. Облачная инфраструктура позволит пользователям комплекса быстро приступить к роботизации бизнес-процессов и обеспечит их серверными мощностями для администрирования и диспетчеризации.

Создание «Облачной фабрики программных роботов» вместо отдельного целевого роботизированного решения носит пилотный характер как для холдинга РЖД, так и в целом для российского рынка. В ближайшей перспективе планируется использовать «Облачную фабрику программных роботов» в периметре структур РЖД. В среднесрочной

перспективе продукт будет представлен на рынок услуг для компаний транспортно-логистической отрасли, указали в компании.

Программная роботизация в РЖД

При этом РЖД успешно развивают собственные компетенции по производству и внедрению программных роботов в информационных системах. По итогам 2020 года в компании внедрено в эксплуатацию более 1 тыс. таких решений, с их помощью автоматизировано свыше 980 операций. Роботы обработали 500 тыс. обращений пользователей информационных систем РЖД, отметили в компании.

Роботизации подверглись администрирование учетных записей пользователей, ввод нормативно-справочной документации, информации о тарифах, тестирование автоматических систем. В результате скорость выполнения этих операций увеличилась в пять раз, а время обработки входящих заявок в службе поддержки пользователей сократилось до нескольких минут. За счет развития компетенций специалистов для работы со средствами искусственного интеллекта планируется уменьшить время разработки таких решений, чтобы обеспечить массовую роботизацию и сокращение затрат компании за счет автоматизации рутинных процессов.

Роботизация процессов для повышения операционной эффективности проводится в рамках программы цифровой трансформации РЖД. При создании роботизированных приложений под специфические задачи, решаемые информационными системами, большое значение уделяется защите данных, говорится в сообщении РЖД.

<https://tass.ru/ekonomika/10545159>

ТАСС; 2021.01.27; РОССИЯ ВОЗОБНОВИЛА РЕГУЛЯРНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ С ВЬЕТНАМОМ, ИНДИЕЙ, ФИНЛЯНДИЕЙ И КАТАРОМ

Россия со среды возобновляет регулярное авиасообщение с Вьетнамом, Индией, Финляндией и Катаром, которое было приостановлено в прошлом году на фоне пандемии. Соответствующее решение в середине января принял оперативный штаб по борьбе с коронавирусной инфекцией.

Планируется, что авиакомпании РФ и Вьетнама смогут выполнять по два рейса Москва - Ханой в неделю. Также на паритетной основе перевозчики смогут выполнять два рейса в неделю по маршрутам Москва - Дели, Москва - Хельсинки, Санкт-Петербург - Хельсинки, а по маршруту Москва - Доха - три раза в неделю. Более того, частота регулярных рейсов по направлению Москва - Каир будет увеличена до трех раз в неделю. Вместе с этим правительство РФ сняло ограничения на въезд для граждан этих стран.

Штаб принимает решение о возобновлении авиасообщения с той или иной страной, исходя из критериев эпидемиологической безопасности: так, число новых случаев коронавирусной инфекции в течение 14 дней на 100 тыс. населения не должно превышать 40, суточный прирост новых случаев составляет не более 1% за 14 дней, а коэффициент распространения коронавирусной инфекции за семь дней - не более 1.

Пока возобновление авиасообщения с этими странами условно. Из всех российских перевозчиков только «Аэрофлот» сообщил о намерениях возобновить рейсы по одному из направлений: компания планирует 28 января запустить рейсы в Хельсинки. О планах возобновить полеты из Санкт-Петербурга сообщила и Finnair. Но при этом, как заявило ранее МВД Финляндии, россияне не смогут свободно приехать в страну: границы для туристов из третьих стран будут закрыты как минимум до 25 февраля.

О возобновлении регулярных рейсов по другим открывающимся маршрутам ни одна из российских или зарубежных авиакомпаний не сообщила.

Что касается условий прилета в другие страны, то, например, по прилету в Катар, когда рейсы будут возобновлены фактически, россиянам придется провести неделю на карантине, Индия на данный момент иностранных туристов не принимает (хотя в интервью ТАСС посол Индии в Москве Бала Венкатеш Варма заявил, что «Аэрофлот»

планирует возобновить рейсы в страну, но окончательного решения пока нет). Во Вьетнаме международное авиасообщение пока не возобновлено.

О поэтапном возобновлении авиасообщения

В марте 2020 года РФ на фоне пандемии коронавируса приостановила все коммерческие пассажирские рейсы за рубеж. Перевозчики продолжили выполнять только вывозные рейсы - для возвращения россиян из-за границы и отправки иностранцев на родину. Вывозные рейсы РФ отменила в сентябре, сейчас авиаперевозчики могут выполнять грузопассажирские перевозки за рубеж - для пассажиров этих рейсов действуют ограничения в зависимости от страны прилета.

С лета Россия частично возобновила полеты в ряд государств: Белоруссию, Казахстан, Киргизию, Южную Корею, Египет, ОАЭ, Турцию, Великобританию, Швейцарию, Танзанию, Сербию, Японию, на Мальдивы и на Кубу. Также было формально возобновлено авиасообщение с Эфиопией и Сейшелами, однако пока ни одна из авиакомпаний РФ не объявила о начале полетов в эти две страны. Кроме того, РФ временно приостановила авиасообщение с Великобританией из-за выявленного там нового штамма коронавируса.

<https://tass.ru/ekonomika/10553817>

ТАСС; 2021.01.26; В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ СОХРАНИЛИ ЛЬГОТНЫЕ ПЕРЕЛЕТЫ ДЛЯ ЖИТЕЛЕЙ СЕВЕРНЫХ РАЙОНОВ

Власти Хабаровского края продлили программу льготных перелетов для жителей северных районов на 2021 год. Об этом сообщается на сайте регионального правительства.

«Учитывая положительный опыт в данном направлении, врио губернатора Михаил Дегтярев поручил продолжить реализацию проекта в 2021 году. При этом тарифы по перевозкам пассажиров сохранены на уровне прошлого года: 4 500 рублей для взрослых и 3 000 рублей для детей от 2 до 12 лет», - говорится в сообщении.

Министерство транспорта и дорожного хозяйства края заключило договоры с авиакомпаниями АО «Авиакомпания Аврора» и КГУП «Хабаровские авиалинии» по продаже билетов по льготным ценам. Только в первом полугодии на организацию авиаперелетов для жителей Охотского, Аяно-Майского, Тугуро-Чумиканского, Ульчского, Николаевского районов и района имени Полины Осипенко будет направлено 81,1 млн рублей. У этих территорий нет альтернативного сообщения с краевой столицей.

«Востребованность перевозок по данным направлениям доказывает увеличение охвата пассажиров, пользующихся скидкой по краевой программе. В прошлом году в рамках программы было перевезено более 27 тыс. пассажиров. На реализацию программы из краевого бюджета авиакомпаниям была выделена субсидия в размере 149,5 млн рублей», - приводятся в сообщении слова начальника управления организации перевозок министерства Владимира Березовского.

Как сообщил Березовский журналистам, билеты без дополнительных сборов можно приобрести в авиакассах «Хабаровских авиалиний», в том числе на рейсы, которые выполняет авиакомпания «Аврора». Сейчас региональные власти ведут переговоры с организациями, которые осуществляют онлайн-продажу билетов. «Необходимо решить техническую проблему о подтверждении в режиме онлайн факта проживания либо регистрации на территории районов», - сказал он.

Для того, чтобы воспользоваться льготным проездом необходимо лично предъявить документы, подтверждающие факт постоянного проживания - не менее 12 месяцев - на территории района-участника программы. За год жители северных территорий могут воспользоваться правом льготного перелета четыре раза.

<https://tass.ru/obschestvo/10544495>

ТАСС; 2021.01.26; «ОПОРА РОССИИ» ПРОСИТ РОСАВИАЦИЮ УРЕГУЛИРОВАТЬ ВОПРОС С ЧАРТЕРНЫМИ ПЕРЕВОЗКАМИ В ЕГИПЕТ

Общероссийская общественная организация «Опора России» обратила внимание **Росавиации** на невозможность для туроператоров и турагентов продавать туристический продукт, предусматривающий перелет в Египет. Об этом говорится в письме исполнительного директора бизнес-объединения Андрея Шубина в адрес **Росавиации** (копия есть в распоряжении ТАСС).

В «Опоре России» обращают внимание на неопределенность ситуации, сложившейся в сфере чартерных перевозок. Так, согласно телеграмме **Росавиации** от 8 декабря 2020 года № 081300, установлен запрет продажи туристических пакетов на нерегулярные рейсы, однако, согласно разъяснениям **пресс-службы** ведомства, «запрет не касается чартеров в те страны, с которыми у России воздушное сообщение возобновлено на регулярной основе», говорится в письме бизнес-объединения.

Авиасообщение с Египтом открыто с сентября 2020 года первоначально в объеме три рейса в неделю, 16 января 2021 года принято решение об увеличении количества рейсов в неделю до пяти.

«К нам обратились представители МСП с указанием на проблему, связанную с неопределенностью толкования и, возможно, противоречивой позицией ФОИВ. Поскольку сложившаяся ситуация влияет на возможность широкого круга предпринимателей вести бизнес, мы обратились с просьбой разъяснить ситуацию в профильное ведомство», - сообщили ТАСС в Центре экспертизы и аналитики проблем предпринимательства «Опоры России».

В письме также указывается, что турпоток из России в Египет в настоящее время «идет, но минуя официальных добросовестных российских туроператоров/турагентов (например, через турецких коллег с использованием промежуточной посадки в аэропортах Турции), которые в отсутствие чартерных рейсов не могут предложить гражданам недорогой и качественный продукт». В бизнес-объединении считают, что это приводит к перераспределению доходов от туристов, желающих посетить Египет, в пользу игроков, не являющихся налоговыми резидентами России (например, бронирование через Booking и перелеты с турецкой Pegasus Airlines).

<https://tass.ru/ekonomika/10544801>

ТАСС; 2021.01.26; ГРУППА «АЭРОФЛОТ» В 2020 ГОДУ СОКРАТИЛА ПЕРЕВОЗКИ НА 50,3%

Группа «Аэрофлот» по итогам 2020 года сократила перевозки на половину - на 50,3%, до 30,2 млн пассажиров. Это следует из сообщения компании. При этом по итогам декабря группа снизила перевозки на 48,1%, до 2,3 млн пассажиров, авиакомпания «Аэрофлот» - на 63,4%, до 1 млн.

«За двенадцать месяцев 2020 года Группа «Аэрофлот» перевезла 30,2 млн пассажиров, что на 50,3% ниже результата аналогичного периода 2019 года. Пассажирооборот Группы «Аэрофлот» снизился на 56,5%, - говорится в сообщении компании. - В декабре 2020 года Группа «Аэрофлот» перевезла 2,3 млн пассажиров, что на 48,1% ниже результата за декабрь 2019 года. За этот же период авиакомпания «Аэрофлот» перевезла 1,0 млн пассажиров, на 63,4% меньше, чем за аналогичный период прошлого года».

В данных «Аэрофлота» уточняется, что за 2020 год головной перевозчик группы сократил перевозки на 60,9%, до 14,53 млн пассажиров. «Победа» сократила перевозки за год на 11,7%, до чуть более 9 млн пассажиров, «Россия» - на 50,6%, до 5,71 млн пассажиров, «Аврора» - на 52%, до 796 тыс.

«На операционные результаты 2020 года повлияла динамика спроса и значительные ограничения на полеты, связанные с распространением коронавирусной инфекции в мире. Основное снижение связано с полной остановкой регулярных международных рейсов и

значительное ограничение полетной программы на внутренних линиях в связи с режимом самоизоляции и ограничениями на передвижения по России, - отмечается в сообщении «Аэрофлота». - В третьем и четвертом кварталах внутреннее авиасообщение показало значительное восстановление объемных показателей, а в международном сегменте были возобновлены полеты по ряду линий, включая пункты Турции, ОАЭ, Мальдив, Египта, Белоруссии, Казахстана, Киргизии и ряда других стран, однако, в целом международное авиасообщение оставалось существенно ограниченным. В четвертом квартале влияние пандемии на авиакомпании дополнило сезонное снижение спроса».

<https://tass.ru/ekonomika/10546953>

ТАСС; 2021.01.26; UTAIR ЗАПУСТИТ В ЯНВАРЕ РЕЙС ИЗ ОМСКА В БАРНАУЛ

Авиакомпания Utair в январе начнет полеты из Омска в Барнаул. Они будут выполняться два раза в неделю, сообщает во вторник **пресс-служба** перевозчика.

«Utair начнет полеты из Омска в Барнаул по понедельникам и субботам», - сказано в сообщении.

Время вылета из Омска - 17:00, из Барнаула - 20:50.

По словам президента «Utair - Пассажирские авиалинии» Олега Семенова, которые приводятся в сообщении, в 2021 году авиакомпания продолжает развивать программу прямых перелетов между регионами по доступным ценам без пересадок в Москве. «Utair - единственный перевозчик между Барнаулом и Омском. Ранее добраться из Омска в Барнаул можно было за 9 часов на машине. Благодаря прямым рейсам время в пути сокращается до 2 часов», - отметил Семенов.

<https://tass.ru/ekonomika/10547101>