



## Ежедневный мониторинг СМИ

28 ЯНВАРЯ 2021

### СОДЕРЖАНИЕ

ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2021.01.28; ИНСТИТУТ МИНПРОСВЕЩЕНИЯ ПРОСИТ ОТМЕНИТЬ НАЦЕНКУ В ТАКСИ ЗА ДЕТСКИЕ КРЕСЛА; АГРЕГАТОРЫ ОБЕЩАЮТ, ЧТО В РЕЗУЛЬТАТЕ ЦЕНА ПОЕЗДКИ ВЫРАСТЕТ ДЛЯ ВСЕХ .....	4
КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; ПОЛИНА КУХНЕЦОВА; 2021.01.27; ДОРОГИ, АЭРОПОРТЫ, ХАБ...В КАКИХ ГОРОДАХ КРАЯ ОТРЕМОНТИРУЮТ ДОРОГИ И КОГДА КРАСНОЯРСКИЙ АЭРОПОРТ СТАНЕТ ХАБОМ? .....	5
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.01.28; ВИРУС ПРОЕХАЛСЯ ПО ИНФРАСТРУКТУРЕ; ПОТЕРИ ОТРАСЛЕЙ В 2020 ГОДУ ПРИБЛИЖАЮТСЯ К 2 ТРЛН РУБЛЕЙ .....	6
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА МОРДЮШЕНКО, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.01.28; У ПРИБАЛТИЙСКИХ ПОРТОВ СОХНЕТ ТРАНЗИТ; БЕЛОРУССКОЕ ТОПЛИВО ПОЕДЕТ НА ЗАПАД ЧЕРЕЗ РОССИЮ .....	7
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.01.28; НАЗВАН ОБЪЕМ ПАДЕНИЯ АВИАПЕРЕВОЗОК В РОССИИ В 2020 ГОДУ .....	9
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КОЛЯДА; 2021.01.28; ЕВРОПА РАЗРЕШИЛА ПОЛЕТЫ ВОЕING 737 МАХ; РОССИЯ ПОКА НЕ СПЕШИТ ПОДТВЕРЖДАТЬ ИХ БЕЗОПАСНОСТЬ .....	9
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.01.28; ПЕРРОН ОСТАЛСЯ; ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ВАГОНОВ И ЛОКОМОТИВОВ ЖДЕТ ТЯЖЕЛЫЙ ГОД.....	11
КОММЕРСАНТЬ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ; 2021.01.28; ГАЗ ЗАЛИЛИ В ГЕНСХЕМУ; РОСТ ЭКСПОРТА ДОЛЖЕН ОБЕСПЕЧИТЬ СПГ .....	12
ВЕДОМОСТИ; МАТВЕЙ КАТКОВ, АННА ПОДЛИНОВА; 2021.01.28; МИНЭНЕРГО ПРЕДЛАГАЕТ ОКАЗЫВАТЬ СПГ-ПРОЕКТАМ ГОСПОДДЕРЖКУ; В УСЛОВИЯХ УСИЛЕНИЯ КОНКУРЕНЦИИ ЗА РЫНКИ СБЫТА ГОСПОДДЕРЖКА НЕОБХОДИМА, СЧИТАЮТ ЭКСПЕРТЫ .....	13
КОММЕРСАНТЬ С-ПЕТЕРБУРГ; ОЛЬГА КАНТЕМИРОВА; 2021.01.27; ЛЕНОБЛАСТЬ КОПАЕТ ПОД НОВОСАРАТОВКУ; ЧИНОВНИКИ РАССЧИТЫВАЮТ НА ФЕДЕРАЛЬНУЮ ПОМОЩЬ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ МЕТРО НА ГРАНИЦЕ С ПЕТЕРБУРГОМ.....	15
РБК; 2021.01.27; ХОЛДИНГ ВИКТОРА ВЕКсельБЕРГА ПРЕВРАТИТ КОЛЬЦОВО В МЕЖДУНАРОДНЫЙ ХАБ .....	16
РБК; ЛИСИЦЫНА МАРИЯ, ЮШКОВ МИХАИЛ; 2021.01.27; УКРАИНА ОДОБРИЛА САНКЦИИ ПРОТИВ «ПОБЕДЫ» И ЕЩЕ 12 РОССИЙСКИХ КОМПАНИЙ.....	17
РИА НОВОСТИ; СВЕТЛАНА БАЕВА; 2021.01.27; ДЕШЕВЫЙ ЕГИПЕТ ВОЗВРАЩАЕТСЯ! СКОЛЬКО СТОЯТ ТУРЫ В СТРАНУ ПИРАМИД.....	18
ТАСС; 2021.01.27; РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОДРОМА ТОЛМАЧЕВО В НОВОСИБИРСКЕ НАЧНУТ В 2021 ГОДУ .....	19
ТАСС; 2021.01.27; В ЧЕЛЯБИНСКЕ ВЫНЕСЛИ ПРИГОВОР ПО ДЕЛУ О ПЕРЕДАЧЕ ВЗЯТКИ ПРИ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА.....	20
ТАТАР ИНФОРМ; 2021.01.27; ПУСТИТЬ ДВИЖЕНИЕ ПО НОВОМУ МОСТУ ЧЕРЕЗ СВЯГУ НА М7 В ТАТАРСТАНЕ ПЛАНИРУЮТ ОСЕНЬЮ .....	20

---

ТАСС; 2021.01.27; В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ ПО НАЦПРОЕКТУ ОТРЕМОНТИРУЮТ 125 КМ ДОРОГ В 2021 ГОДУ .....	21
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.01.27; В ЧЕРКЕССКЕ ЗА ДВА ГОДА ОТРЕМОНТИРОВАЛИ БОЛЕЕ 24 КМ ДОРОГ .....	21
НИА ФЕДЕРАЦИЯ; 2021.01.27; СВЫШЕ 5,5 КМ МЕСТНЫХ ДОРОГ ОТРЕМОНТИРУЮТ В УСТЬ-ДОНЕЦКОМ РАЙОНЕ ПО НАЦПРОЕКТУ .....	22
РБК; АНАСТАСИЯ АНДРЕЕВА; 2021.01.27; ЗАТРАТЫ НА «ТРАМВАЙНУЮ РЕФОРМУ» В УФЕ ОЦЕНИЛИ В 25 МЛРД РУБЛЕЙ .....	22
ТАСС; 2021.01.27; РОССИЯ И БЕЛОРУССИЯ ПРОДОЛЖАЮТ ОБСУЖДАТЬ РАСШИРЕНИЕ ТРАНСПОРТНОГО СООБЩЕНИЯ - ПОСОЛ РФ .....	23
ИЗВЕСТИЯ; АННА УСТИНОВА; 2021.01.28; БРАЗДЫ УПРАВЛЕНИЯ: АВТОМОБИЛИ БЕЗ ПИЛОТА МОГУТ ВЫЙТИ НА ДОРОГИ В ЭТОМ ГОДУ; ОТРАСЛЬ ЖДЕТ ПОЯСНЕНИЙ ОТ РЕГУЛЯТОРОВ В БЛИЖАЙШИЕ МЕСЯЦЫ .....	24
ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2021.01.27; ПЬЯНО РУЛЯ: КАК БУДУТ ИСКОРЕНЯТЬ НЕТРЕЗВОЕ ВОЖДЕНИЕ; КОНФИСКАЦИЯ АВТОМОБИЛЯ, НОВЫЕ ТЕСТЫ И ДРУГИЕ МЕРЫ БОРЬБЫ С ПЬЯНЫМИ ЗА РУЛЕМ .....	25
ТАСС; 2021.01.27; НА СТРОИТЕЛЬСТВО ЧЕТВЕРТОГО МОСТА В НОВОСИБИРСКЕ ДО 2023 ГОДА ВЫДЕЛЯТ БОЛЕЕ 13 МЛРД РУБЛЕЙ .....	28
ПРАЙМ; 2021.01.27; НОВЫМ ГЛАВОЙ РОСАВТОДОРА МОЖЕТ СТАТЬ СТРОИТЕЛЬ КРЫМСКОГО МОСТА РОМАН НОВИКОВ .....	28
ПРАЙМ; 2021.01.27; ВОДИТЕЛЯМ НАПОМНИЛИ О ПОВЫШЕНИИ ПЛАТЫ ПРОЕЗДА ДЛЯ БОЛЬШЕГРУЗОВ .....	29
ПРАЙМ; 2021.01.27; РЖД ОБСУЖДАЮТ С МАШИНОСТРОИТЕЛЯМИ СНИЖЕНИЕ СРОКА СЛУЖБЫ ЛОКОМОТИВОВ С 40 ЛЕТ .....	29
ТАСС; 2021.01.27; РЖД ПРЕДЛОЖИЛИ ОБСУДИТЬ СНИЖЕНИЕ СРОКА СЛУЖБЫ ЛОКОМОТИВОВ РАДИ РАЗВИТИЯ ТЕХНОЛОГИЙ .....	30
ГУДОК; СЕРГЕЙ ВОЛКОВ; 2021.01.27; ПЛОМБЫ ПРОВЕРЯТ НА СОВМЕСТИМОСТЬ .....	30
ГУДОК; МАРИЯ АБДРИМОВА; 2021.01.27; БУДЬТЕ ЗДОРОВЫ; РАБОТНИКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА И ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ПРОТЕСТИРУЮТ НОВЫЙ МЕХАНИЗМ ПРОФИЛАКТИКИ ПРОФЗАБОЛЕВАНИЙ .....	31
ТАСС; 2021.01.27; ЦППК ПРОВЕЛА РЕКОНСТРУКЦИЮ И МОДЕРНИЗАЦИЮ ШЕСТИ ОСТАНОВОЧНЫХ ПУНКТОВ В 2020 ГОДУ .....	33
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; АННА ШУШКИНА; 2021.01.28; ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ ОБЯЗАТЕЛЬСТВАХ ПОРТОВЫХ ИНВЕСТИТОРОВ ПРИНЯТ В ПЕРВОМ ЧТЕНИИ .....	33
ТАСС; 2021.01.27; ГОСДУМА ОДОБИЛА ВВЕДЕНИЕ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ДЕКЛАРАЦИЙ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ В МОРСКИХ ПОРТАХ .....	34
ПРАЙМ; 2021.01.27; РОСМОРРЕЧФЛОТ РАЗРАБАТЫВАЕТ ПОРТОВУЮ КОНЦЕССИЮ ДЛЯ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА - ЗАМГЛАВЫ .....	34
ТАСС; 2021.01.28; ПРЕЗИДЕНТ АБХАЗИИ ЗАЯВИЛ, ЧТО АЭРОПОРТ СУХУМА ЗАРАБОТАЕТ НЕ ПОЗДНЕЕ 2024 ГОДА .....	35
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2021.01.27; МИНТРАНС РФ СОКРАТИЛ ПЕРИОД ОТВЕТСТВЕННОСТИ АВИАКОМПАНИЙ ЗА Пассажира .....	35
ТАСС; 2021.01.27; В РОСАВИАЦИИ ЗАЯВИЛИ, ЧТО ТОЧНЫХ СРОКОВ ЗАВЕРШЕНИЯ СЕРТИФИКАЦИИ BOEING 737 MAX В РФ НЕТ .....	36
ТАСС; 2021.01.27; ВЛАСТИ МОСКВЫ МОГУТ РЕШИТЬ ПРОБЛЕМЫ С ЖК «ФИЛАТОВ ЛУГ» ОКОЛО АЭРОПОРТА ВНУКОВО ЛЕТОМ .....	36
ТАСС; 2021.01.27; FINNAIR ПОДТВЕРДИЛА НАЧАЛО ПОЛЕТОВ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГ С 29 ЯНВАРЯ .....	37

---

РИА НОВОСТИ; 2021.01.27; «АЭРОФЛОТ» ОТМЕНИЛ РЯД РЕГУЛЯРНЫХ МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕЙСОВ .....	37
ПРАЙМ; 2021.01.27; S7 ДО КОНЦА МАРТА ЗАПУСТИТ ЕЩЕ ТРИ ЧАРТЕРНЫХ РЕЙСА .....	38
Ъ ПРИКАМЬЕ; 2021.01.27; В ПЕРМСКОМ АЭРОПОРТУ ОБЪЯСНИЛИ, ПОЧЕМУ ПРОДОЛЖАЮТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ АВТОБУСЫ ВМЕСТО ТЕЛЕТРАПОВ .....	38

## ПУБЛИКАЦИИ

### **ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2021.01.28; ИНСТИТУТ МИНПРОСВЕЩЕНИЯ ПРОСИТ ОТМЕНИТЬ НАЦЕНКУ В ТАКСИ ЗА ДЕТСКИЕ КРЕСЛА; АГРЕГАТОРЫ ОБЕЩАЮТ, ЧТО В РЕЗУЛЬТАТЕ ЦЕНА ПОЕЗДКИ ВЫРАСТЕТ ДЛЯ ВСЕХ**

Письмо с предложением отменить наценку за детские кресла в такси на имя главы Минтранса **Виталия Савельева** направила 26 января Наталья Агре, директор ФГБОУ «Институт изучения детства, семьи и воспитания РАО», подведомственного Минпросвещению (ИИДСВ РАО). «Если взрослый пассажир априори защищен ремнем безопасности, то за детскую безопасность приходится доплачивать, хотя наличие автокресла при перевозке ребенка должно быть обеспечено по закону», – говорится в письме (есть в распоряжении «Ведомостей»). Поездка на такси с детским креслом в среднем на 15–30% дороже стандартной, отмечается в письме.

Агре в письме приводит данные ГИБДД России, согласно которым уровень аварийности на дорогах с участием детей остается высоким. За 11 месяцев 2020 г. зарегистрировано 15 359 ДТП с детьми в возрасте до 16 лет, в них погибло 475 детей, 16 800 детей получили травмы.

Копия письма также направлена вице-премьеру **Марату Хуснуллину**, который курирует в правительстве **нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Этот **нацпроект** предусматривает, что уровень смертности в ДТП должен снизиться с 13 человек на 100 000 населения в 2017 г. до 8,4 человека к 2024 г.

В письме указывается, что такси входит в тройку наиболее часто используемых россиянами видов транспорта, при этом его популярность для поездок с детьми растет. Так, Агре ссылается на данные «ВТБ лизинга», согласно которым до 2025 г. парк такси вырастет до 700 000 машин с нынешних 400 000.

В «Яндекс.Такси» не получали письмо с инициативой ИИДСВ РАО, поэтому отказались ее комментировать. В компании лишь добавили, что в стоимость «детского» тарифа заложено не только технологическое оснащение автомобиля, но и обучение водителей – например, установке кресла и работе с детьми.

В «Ситимобиле» добавили, что, если сделать опцию наличия детского кресла бесплатной, эта статья расходов будет включена в стоимость поездок, что может подтолкнуть ее вверх: перевозчикам придется компенсировать траты на закупку оборудования.

В агрегаторе «Везет» отметили, что размер доплаты за пользование детским креслом устанавливает перевозчик, поэтому наценка зависит от города и в некоторых городах она вовсе отсутствует.

В «Максиме» перевозка ребенка в кресле не влияет на стоимость поездки, потому роста тарифов в случае принятия нормы не ожидают. «Возможно, другие сервисы заказа компенсируют отмену наценки общим повышением цен, но оно не будет значительным. Это может быть критичным только для совсем небольших фирм такси», – сказали «Ведомостям» в компании.

Глава комитета Московской ТПП по вопросам развития транспортного обслуживания пассажирских перевозок легковым автотранспортом **Богдан Коношенко** считает, что предложенная мера приведет к дефициту машин такси с креслами на рынке.

«Кресла – это дополнительные затраты перевозчика. Если эти затраты не компенсировать доплатой к тарифу, водители будут отказываться брать кресла и обслуживать заказы с детьми – возникнет дефицит машин с этой опцией. Или же вырастет стоимость поездки,

но ненамного», – говорит эксперт. По его оценке, средняя стоимость детского кресла в Москве составляет 8000–9000 руб.

В ИИДСВ РАО уверены, что цены на такси и так продолжают расти, поэтому отмена надбавок не скажется на экономике перевозок. Так, в письме отмечается, что только за вторую половину 2020 г. цены на поездки в такси выросли по стране на 50–70%.

Выручка «Яндекса» от сегмента «Такси» в III квартале 2020 г. составила треть от всего заработка компании – 18,2 млрд руб. Число поездок выросло на 24%. Число поездок «Ситимобила» выросло в III квартале в 4 раза год к году, оборот (сумма всех чеков вместе с комиссией сервиса) – в 3 раза до 13,4 млрд руб. Собственную выручка сервис не раскрывает.

**В Минтрансе «Ведомостям» подтвердили получение письма и сообщили, что предложение убрать надбавку за детские автокресла будет рассмотрено.** В аппарат Хуснуллина документ пока не пришел.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/01/27/855725-institut-minprosvescheniya>

На ту же тему:

<https://ura.news/news/1052469003>

<https://fedpress.ru/news/77/policy/2665404>

### **КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; ПОЛИНА КУХНЕЦОВА; 2021.01.27; ДОРОГИ, АЭРОПОРТЫ, ХАБ...В КАКИХ ГОРОДАХ КРАЯ ОТРЕМОНТИРУЮТ ДОРОГИ И КОГДА КРАСНОЯРСКИЙ АЭРОПОРТ СТАНЕТ ХАБОМ?**

В январе состоялась еще одна рабочая встреча губернатора Красноярского края Александра Усса с **министром транспорта РФ Виталием Савельевым**, основной темой которой стали значимые проекты по улучшению дорожно-транспортной инфраструктуры края. Напомним, что сейчас в международном аэропорту «Красноярск» реализуется крупный инфраструктурный проект: проведена реконструкция перрона аэропорта, построены новые терминалы, ведется строительство переходной галереи между терминалами.

Для создания международного транспортно-логистического и производственного хаба планируется построить 34-километровую однопутную электрифицированную грузопассажирскую железнодорожную ветку и завершить строительство магистральной рулежной дорожки до торца взлетно-посадочной полосы.

Александр Усс отметил, что реализация данных мероприятий с привлечением средств федерального и краевого бюджетов позволит существенно увеличить пассажиропоток, даст прирост перевозок грузов и почты, улучшит качество обслуживания авиакомпаний и пассажиров.

Губернатор края и **министр транспорта** оценили планы и перспективы реализации трехстороннего соглашения о взаимодействии между Красноярским краем, ООО «Аэропорт Емельяново» и ПАО «Аэрофлот» по созданию транспортного хаба на базе международного аэропорта «Красноярск». Правительство региона готово поддержать развитие пассажирского хаба путем софинансирования региональных авиаперевозок.

Кроме того, Александр Усс рассказал о планах реализации инвестпроекта по созданию международного транспортно-логистического и производственного хаба с приданием его территории статуса особой экономической зоны промышленно-производственного типа на базе международного аэропорта «Красноярск» и аэропорта «Черемшанка» в рамках реализации проекта «Енисейская Сибирь». Правительство края уже утвердило план мероприятий по созданию особой экономической зоны в Емельяновском районе.

Важным моментом встречи стало обсуждение темы ремонта и содержания автомобильных дорог. Край входит в пятерку лучших регионов России по качеству автодорог.

- Но существующая методика, к сожалению, предполагает направление денег в те регионы, где качество автомобильных дорог хуже, - отметил Александр Усс. - Поэтому

мы просим пересмотреть эту методику, и есть перспективы того, что наши предложения будут реализованы в этом нормативном акте. Также мы договорились, что даже в рамках нынешней методики, в том случае, если в других регионах не будут своевременно осваиваться средства, перераспределять их в наш регион. У нас достаточно развитая сеть дорожного строительства, и мы в состоянии исполнять контракты даже в короткие сроки.

Так, в крае необходимо реконструировать два участка на федеральной автомобильной дороге Р-255 «Сибирь» - на территории Ачинска и деревни Сухая Емельяновского района. Строительство здесь дорожных обходов позволит разгрузить участки федеральной трассы. А на правом берегу Красноярска в реконструкции нуждаются улицы Свердловская, Матросова, Семафорная и нужна многоуровневая транспортная развязка на Предмостной площади. В 2021 году правительство края разработает проектную документацию.

Также участники встречи обсудили возможность реконструкции участков автомобильных дорог Канск - Абан - Богучаны и Богучаны - Кодинск. Федеральное **министерство транспорта** рассматривает возможность включения этих объектов в подпрограмму «Дорожное хозяйство» государственной программы РФ «Развитие транспортной системы».

- Полагаем, что эти проекты должны попасть в опорную транспортную сеть России, чтобы мы могли в обозримом будущем приступить к их реализации. Я с удовлетворением констатирую, что мы встретили понимание у **Виталия Геннадьевича Савельева** и очень рассчитываем на его поддержку по всем этим направлениям, - заключил Александр Усс.

<https://www.krsk.kp.ru/daily/27232/4358306/>

### **КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.01.28; ВИРУС ПРОЕХАЛСЯ ПО ИНФРАСТРУКТУРЕ; ПОТЕРИ ОТРАСЛЕЙ В 2020 ГОДУ ПРИБЛИЖАЮТСЯ К 2 ТРЛН РУБЛЕЙ**

Потери инфраструктурных отраслей в результате пандемии коронавируса в 2020 году превысили 1,9 трлн руб., оценивает InfraOne Research. Основной объем – почти 1,3 трлн руб.– пришелся на транспортную инфраструктуру, а внутри этого сегмента – на авиакомпании и аэропорты. Однако в долевым выражении больше всего пострадала социальная инфраструктура, прежде всего объекты культуры и спорта, лишившиеся более половины выручки. Инфраструктура будет продолжать терять доходы – в зависимости от сценария, до выхода спроса и доходов на допандемический уровень она успеет лишиться 0,6–1,1 трлн руб., прежде чем ситуация нормализуется.

По оценке InfraOne Research, в результате пандемии в 2020 году российские инфраструктурные компании потеряли 1,93 трлн руб., или порядка 12,8% годовой выручки. Более половины потерь пришлось на период первой волны заболеваний: несмотря на то что вторая оказалась значительно сильнее, власти, пишут эксперты, не стали вводить столь строгие ограничительные меры. В результате среднемесячные потери выручки компаний сектора оказались в 2,5 раза меньше, отмечает InfraOne. Тем не менее с октября по декабрь суммарные потери составили 388 млрд руб. Январские потери InfraOne оценивает в 124 млрд руб.

Наиболее пострадавшей оказалась транспортная инфраструктура. За год ее потери превысили 1,27 трлн руб. Более половины суммы приходится на авиацию, где компании потеряли в среднем 42–43% годовой выручки: более 600 млрд руб., по расчетам InfraOne, составили потери авиакомпаний, еще 113 млрд руб.– аэропортов. Недополученная выручка железнодорожного транспорта составила 144,3 млрд руб., прежде всего за счет пассажирского сегмента.

В грузовом сегменте, по расчетам ИПЕМ, суммарные потери ОАО РЖД и операторских компаний составили 165,8 млрд руб. Однако, отмечает заместитель гендиректора ИПЕМ Владимир Савчук, основную долю потерь у операторов (89%, или 111 млрд от 125 млрд

руб.) обеспечил эффект снижения ставок, которые и без коронавируса гарантированно упали бы в 2020 году. Пандемия сделала падение более интенсивным и ранним, фактически «сдвинув темпы падения влево по шкале», говорит господин Савчук: то, что должно было бы, по прогнозам, произойти в 2021–2022 годах из-за профицита парка, случилось в 2020 году. В чистом виде коронавирус сказался на снижении погрузки, и если анализировать его эффект в отдельности, то три четверти потерь, или 40,8 млрд руб., пришлось бы на ОАО РЖД и только четверть – на операторов (14 млрд руб.).

Из-за снижения объема перевозок заметно пострадал грузовой автотранспорт, потери которого составили 129,9 млрд руб., отмечают в InfraOne. Уменьшение пассажиропотока из-за весенней самоизоляции и ограничения социальной активности в осенне-зимний период привели к потерям выручки городского транспорта: такси (125,9 млрд руб.), городского наземного транспорта (83,4 млрд руб.) и каршеринга (6,4 млрд руб.).

Однако, хотя транспорт понес наибольшие потери в абсолютном выражении, подчеркивают в InfraOne, с точки зрения доли в выручке больше всего пострадала социальная инфраструктура (утратила 35% дохода против 18,4% у транспорта) и прежде всего объекты культуры и спорта, недосчитавшиеся 59–64% доходов.

Энергетика и коммунальный сектор потеряли куда меньше: их выручка снизилась на 3% и 10% соответственно, причем из-за холодной погоды в декабре выручка энергосектора превысила показатели 2019 года.

В 2021 году, рассчитывает InfraOne Research, потери инфраструктурного сектора будут зависеть от темпов вакцинации и преодоления пандемии, от чего, в частности, зависит открытие границ. Оптимистичный сценарий предполагает, что большинство ограничений будет ликвидировано к концу мая, а восстановления спроса и выручки до допандемических значений можно ожидать уже в октябре. Но к этому моменту инфраструктура успеет потерять еще 635 млрд руб., из которых 472 млрд руб. придется на транспорт.

Умеренный сценарий говорит о преодолении основных проблем к концу августа и восстановлении показателей к весне 2022 года: тогда потери составят 857 млрд и 619 млрд руб. соответственно. И наконец, при консервативном сценарии пандемия затянется до конца ноября, а восстановление – до второй половины 2022 года, что означает для инфраструктуры в целом потери в 1,09 трлн руб., в том числе транспортной – более 780 млрд руб.

<https://www.kommersant.ru/doc/4663247>

### **КОММЕРСАНТЪ; ОЛЬГА МОРДЮШЕНКО, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.01.28; У ПРИБАЛТИЙСКИХ ПОРТОВ СОХНЕТ ТРАНЗИТ; БЕЛОРУССКОЕ ТОПЛИВО ПОЕДЕТ НА ЗАПАД ЧЕРЕЗ РОССИЮ**

Белоруссия, которую Москва много лет убеждала перенаправить транзит своих нефтепродуктов вместо Прибалтики в Россию, может уже в 2021 году начать перевалку через порты Северо-Запада РФ. Речь идет о 3,3 млн тонн нефтепродуктов в год из тех 6 млн тонн, которые сейчас переваливаются через Прибалтику. По мнению участников рынка, экономика поставок от смены маршрута пострадает, но, учитывая политический характер договоренностей, Минск может рассчитывать на скидки.

Москва и Минск в ближайшее время подпишут межправительственное соглашение о перевалке белорусских нефтепродуктов через российские порты в течение 2021–2023 годов, сообщил **посол России в Минске Дмитрий Мезенцев**. Согласно проекту документа, опубликованному 27 января правительством РФ, за три года предполагается поставить 2,9 млн тонн мазута с Мозырского НПЗ и 0,96 млн тонн нефтепродуктовых масел с Новополоцкого НПЗ через порт Санкт-Петербург. Усть-Луга, в свою очередь, перевалит 4,3 млн тонн бензинов с Мозырского НПЗ, а также 0,4 млн тонн газойля с

Мозырского НПЗ и 1,3 млн тонн – с Новополоцкого НПЗ. До портов нефтепродукты будут доставляться по железной дороге.

В ОАО РЖД подтвердили “Ъ” готовность перевезти все заявленные объемы. С 2016 года монополия предоставляет скидку в 50% на поставку белорусских нефтепродуктов в российские порты Северо-Запада. Срок ее действия истекает в 2025 году.

Белоруссия экспортирует около 10,5 млн тонн нефтепродуктов, в том числе около 6 млн тонн переваливаются через порты Прибалтики – Клайпеду, Вентспилс и Ригу. В 2020 году после введения санкций со стороны балтийских государств на фоне протестов в Белоруссии президент страны Александр Лукашенко пригрозил перебросить все эти объемы в порты РФ. Однако пока речь идет примерно о половине годовых объемов – в частности, экспорт дизтоплива Минск, видимо, пока будет продолжать вести через Клайпеду.

Перевалка в Усть-Луге, как сообщают источники “Ъ” среди стивидоров, будет идти в основном через комплекс по перегрузке СУГ и светлых нефтепродуктов «Портэнерго» (принадлежит РФПИ, Газпромбанку, Mubadala Investment Company и ряду миноритариев). Оператором комплекса с годовым грузооборотом в 5,2 млн тонн выступает СИБУР, который переваливает там свои сжиженные углеводородные газы (СУГ). Также участвовать в перевалке белорусских нефтепродуктов могут «Усть-Луга Ойл», ЛУКОЙЛ, с которым обсуждалась перегрузка около 1,5 млн тонн белорусских товаров через терминал в Высоцке, и «Петербургский нефтяной терминал». Но, отмечает один из собеседников “Ъ”, так как межправительственное соглашение пока не подписано, конкретные объемы перевалки не распределены между стивидорами.

При этом, как говорит один из источников “Ъ”, знакомых с ситуацией, в России стоимость перевалки будет выше, чем в Клайпедде, даже с учетом неритмичности поставок за счет использования резервуаров для накопления крупных танкерных партий.

Собеседники “Ъ” отмечают, что в Усть-Луге, в отличие от Клайпеды, придется платить ледокольный сбор, что, как и большая удаленность от целевых рынков, скажется на ставке фрахта. Еще один собеседник “Ъ” напоминает, что вопрос цены – исключительно договорной, но вряд ли российские компании смогут предоставить Белоруссии такие же преференции, какие давала Литва.

Хотя поставки дизельного топлива переориентировать в Россию Минск пока не намерен, но в перспективе, считает источник “Ъ”, знакомый с ситуацией, республика может рассмотреть различные варианты для этого. Например, договориться с «Роснефтью» о свопе нефтепродуктов из трубопровода от Мозырского НПЗ на Венгрию на объемы нефтекомпания в Приморске.

Надежда Малышева из PortNews отмечает, что, так как вопрос перенаправления потоков из Прибалтики в Россию является политическим, цена перевалки в российских портах может быть скорректирована при участии государства и выгодна всем сторонам.

При этом, по ее мнению, Москве проще всего скорректировать разницу в стоимости перевалки через тариф ОАО РЖД.

«Транспортное плечо от НПЗ Белоруссии до наших портов больше, чем до Прибалтики, поэтому до оглашения тарифов Россией оценивать экономическую составляющую сложно, – говорит Сергей Гарамита из Райффайзенбанка. – Но думаю, стороны смогут легко договориться, в том числе о предоставлении скидок». По его мнению, Россия, учитывая наличие свободных мощностей по перевалке нефтепродуктов и планов по расширению терминалов, заинтересована в получении дополнительных объемов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4663238>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.01.28; НАЗВАН ОБЪЕМ ПАДЕНИЯ АВИАПЕРЕВОЗОК В РОССИИ В 2020 ГОДУ**

Пассажиропоток на авиатранспорте в России, по предварительным итогам 2020 года, снизился на 46% от уровня 2019 года, сообщили в Международной ассоциации аэропортов. Самый сложный период уже пройден, считают эксперты, но восстановление займет несколько лет.

В **Росавиации** ранее прогнозировали снижение объема авиаперевозок по итогам 2020 года на 50% от уровня 2019 года, когда было перевезено более 128,1 млн пассажиров. В 2021 году авиаперевозки восстановятся на 80% от уровня 2019 года, считают в ведомстве.

По данным крупнейших аэропортов России, самым сложным месяцем 2020 года стал апрель, когда снижение достигало 91%. Затем шел неуклонный рост, и в сентябре авиаперевозки вышли на снижение всего в 25% от показателей 2019 года при практически полностью закрытом международном авиасообщении. После завершения летнего туристического сезона произошел откат. В ноябре пассажиропоток снизился на 45% к уровню 2019 года, но в декабре снижение составило 38%.

Падение объемов перевозок в 2021 году будет наблюдаться еще два месяца к показателям 2020 года, говорит глава аналитической службы агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев. А затем начнется период интенсивного восстановления. Самыми значимыми месяцами будут июль, август и сентябрь. «Вероятнее всего мы увидим восстановление. Темпы могут быть двухзначные, то есть более 10% относительно показателей 2020 года», - сказал эксперт.

Скорость восстановления авиаперевозок будет зависеть от открытия международных маршрутов. Пока России восстановила авиаперелеты только в 20 стран с учетом Великобритании, с которой рейсы опять временно приостановлены до 1 февраля. Но в реальности по большинству из этих направлений туристы полететь пока не могут.

Расширение числа открытых стран и увеличение пассажиропотока будет зависеть от хода начавшейся вакцинации, указывает замдиректора Института инженерной экономики и гуманитарных наук Даниил Квон. Некоторые авиакомпании в Европе уже начали требовать у пассажиров сертификаты о прохождении вакцинации. Вероятно это нововведение станет трендом на международных рейсах в этом году, считает эксперт.

При этом восстановление авиаперевозок займет несколько лет. Во-первых, международные перелеты будут стоить дороже из-за изменившегося курса валют. «Мы уже не увидим билеты в Европу по цене 7-10 тысяч рублей», - указывает Квон. Во-вторых, люди уже привыкли к иной форме досуга, теперь они готовы отдыхать на даче, у себя в регионе, совершать выезды в близлежащие населенные пункты вместо дальних перелетов, поясняет эксперт.

На внутренних перелетах по России сдерживать рост цен будут политика госсубсидирования и относительно невысокая стоимость нефти. Но полностью загрузить парк воздушных судов за счет внутренних рейсов авиакомпании все равно не смогут. Так что пока в ожидании восстановления зарубежных перевозок они придумывают различные маркетинговые ходы. Например, одна из авиакомпаний начала сдавать самолеты в аренду через онлайн-сервис. Полет на таком арендованном самолете, скажем, из Москвы в Краснодар обойдется в 1,235 млн рублей.

<https://rg.ru/2021/01/27/nazvan-obem-padeniia-aviaperevozok-v-rossii-v-2020-godu.html>

### **КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КОЛЯДА; 2021.01.28; ЕВРОПА РАЗРЕШИЛА ПОЛЕТЫ BOEING 737 MAX; РОССИЯ ПОКА НЕ СПЕШИТ ПОДТВЕРЖДАТЬ ИХ БЕЗОПАСНОСТЬ**

Европейское агентство по авиационной безопасности (EASA) одобрило возвращение в эксплуатацию Boeing 737 MAX в Европе. Прежде такое же решение приняли регуляторы в

США, Канаде и Бразилии, а 27 января – и в Великобритании. В России сроки возвращения Boeing 737 MAX пока неизвестны – Росавиация ведет работы по его повторной сертификации, но ссылается на задержки из-за последствий пандемии.

EASA разрешило вернуть в европейское небо американские самолеты Boeing 737 MAX после почти двух лет запрета на их эксплуатацию, сообщается на сайте регулятора. «После тщательного анализа мы пришли к выводу, что 737 MAX может безопасно вернуться в строй,– заявил исполнительный директор EASA Патрик Кай.– Эта оценка проводилась полностью независимо от Boeing или Федерального управления гражданской авиации США (FAA) и без какого-либо экономического или политического давления. Мы провели собственные летные испытания и сеансы на тренажерах и не полагались на других».

По словам руководителя агентства, EASA продолжит следить за работой 737 MAX после их возвращения к полетам.

Параллельно и по нашему настоянию Boeing также взял на себя обязательство работать над дальнейшим улучшением самолета в среднесрочной перспективе, чтобы достичь еще более высокого уровня безопасности»,– сказал Патрик Кай.

Эксплуатация Boeing 737 MAX была остановлена в марте 2019 года после двух катастроф – в Индонезии и Эфиопии. В первом случае погибли 189 человек, во втором – 157. Boeing внесла изменения в программное обеспечение системы улучшения маневренных характеристик (MCAS) после того, как она была названа причиной этих двух катастроф.

В ноябре прошлого года эксплуатацию 737 MAX разрешило FAA. Вслед за американским регулятором запреты на полеты этих воздушных судов сняли авиавласти Канады и Бразилии. А 27 января об одобрении ввода в эксплуатацию MAX объявило также Управление гражданской авиации Великобритании (CAA).

**Росавиация пока не готова разрешить эксплуатацию 737 MAX в России. «Точные сроки завершения в настоящее время указывать преждевременно. Мероприятия по сертификации сдерживаются из-за условий пандемии и введенных ограничений на международное авиасообщение, которые осложняют процесс практического взаимодействия с центрами сертификации, находящимися за рубежом»,–** заявил регулятор 27 января.

В России на момент введения запрета на эксплуатацию 737 MAX два таких самолета эксплуатировала авиакомпания S7 (твердый заказ на 11 лайнеров). Еще несколько десятков 737 MAX должны были быть поставлены в «Победу» (20 самолетов), «Уральским авиалиниям» (заказ на 10 самолетов плюс четыре в опционе), «Ютэйр» (28) и NordStar (3).

Несмотря на задержки в поставках, а затем и грянувший кризис в авиаперевозках из-за пандемии, пока об официальных отказах от 737 MAX российскими авиакомпаниями не объявлялось.

В декабре 2020 года в S7, «Ютэйр» и «Уральских авиалиниях» заявляли “Ъ”, что готовы получить самолеты после подтверждения их полной безопасности. При этом в ноябре 2020 года гендиректор «Победы» Андрей Калмыков в интервью «Ведомостям» рассказал об аннулировании предварительного соглашения на 30 737 MAX. Кроме того, в прошлом году перевозчик объявлял тендеры на оказание комплексных консультационных юридических услуг для расторжения или реструктуризации сделок на поставку 20 MAX.

Ситуация с запретом на полеты Boeing 737 MAX стала колоссальным ударом не только для производителя, но и для авиационных регуляторов FAA и EASA, одоббивших эксплуатацию этих самолетов: уровень доверия к ним катастрофически снизился, рассказал “Ъ” глава консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак. Он также добавил, что это значительно нарушило планы авиакомпаний, которые надеялись получить эти воздушные суда, чтобы повысить свои экономические показатели. Так они смогли бы войти в этот кризис с более эффективной авиатехникой.

Возможная выгода от эксплуатации самолетов 737 MAX в условиях продолжающегося кризиса определяется бизнес-моделью авиакомпании и ее взаимоотношениями с лизингодателями, отметил исполнительный директор «АвиаПорта» Олег Пантелеев.

По словам эксперта, чтобы получить весомые преимущества, нужно даже в условиях спада перевозок обеспечить высокий налет этих самолетов, а также получить скидки и отсрочки по лизинговым платежам.

«Если же приходится платить за новый самолет, который простаивает на земле, заметно больше, чем за лайнеры предыдущего поколения, для эксплуатанта это неизбежно обернется крахом», – сказал Пантелеев.

<https://www.kommersant.ru/doc/4663282>

### **КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.01.28; ПЕРРОН ОСТАЛСЯ; ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ВАГОНОВ И ЛОКОМОТИВОВ ЖДЕТ ТЯЖЕЛЫЙ ГОД**

Железнодорожные машиностроители ожидают дефицита загрузки на фоне сокращения заказов со стороны ОАО РЖД. Речь идет о снижении закупок пассажирских вагонов и локомотивов, вызванном секвестром этого раздела инвестпрограммы холдинга. Но если на продажи пассажирского состава и тяги еще есть надежды с учетом возможности финансовой поддержки из бюджета, от покупателей грузовых вагонов ни производители, ни чиновники уже ничего хорошего не ждут: на рынке установился стабильный профицит мощностей при низком спросе.

В ходе прошедшего 27 января круглого стола в Совете федерации представители железнодорожного машиностроения пожаловались на сокращение закупки ОАО РЖД локомотивов и пассажирских вагонов. «Этот вопрос в основном поддерживается за счет инвестпрограммы ОАО РЖД, в которой в текущем варианте значительно сокращен объем инвестиций в эти виды техники, – пояснил замглавы Минпромторга Александр Морозов. – А ОАО РЖД в этих двух сегментах представляет фактически основной заказ». Сокращение расходов ОАО РЖД на локомотивы еще в конце прошлого года стало предметом оживленных обсуждений, вылившихся, в частности, в возрождение дискуссии о частной тяге (см. “Ъ” от 11 и 14 декабря 2020 года).

По мнению заместителя гендиректора ОАО РЖД Сергея Кобзева, в итоге «найден сбалансированный консенсус»: в 2020 году компания купила 570 локомотивов, по 500 локомотивов заявлено в инвестпрограмме на 2021–2024 годы, в 2025 году – 522 единицы. Основной приоритет отдан закупке локомотивного парка для Восточного полигона, пояснил он.

Машиностроители, однако, считают эти планы недостаточными. По словам директора по стратегическому маркетингу «Трансмашхолдинга» Кристины Дубининой, дефицит закупки вагонов Федеральной пассажирской компанией (ФПК, входит в ОАО РЖД) в 2021 году составит 359 единиц, закупки локомотивов ОАО РЖД – 78 единиц. Это приведет к потере 18,9 тыс. и 5,6 тыс. рабочих мест соответственно. Топ-менеджер говорит о необходимости «стабилизации финансового состояния ФПК» и ускорения темпов обновления локомотивного парка ОАО РЖД: «Мы предлагаем и активно с Минпромторгом работаем над тем, чтобы признать задолженность по субсидиям в регулируемом сегменте на 21,7 млрд руб., из которых 3,1 млрд руб. – это секвестрированные субсидии по тарифам 2020 года и 18 млрд руб. – дополнительный убыток в регулируемом сегменте в связи с падением пассажиропотока». Также необходимо компенсировать 5,5 млрд руб. выпадающих доходов от госрегулирования тарифов на перевозки в плацкартных и общих вагонах, считает госпожа Дубинина. Для ускорения обновления локомотивного подвижного состава, отмечает она, нужно дополнительное финансирование в размере 9,7 млрд руб.

Одновременно машиностроители ждут от ОАО РЖД долгосрочных договоров. «Основная задача – это формирование стабильного долгосрочного заказа на железнодорожную

технику на внутреннем рынке, потому что, как показывает практика многих зарубежных компаний, нормальная доля экспорта – это 30–40%, а 60–70% заказа должно формироваться на внутреннем рынке», – говорит Антон Зубихин, замгендиректора «Синара – Транспортные машины» (СТМ). Он подчеркнул, что еще 24 декабря 2020 года на заседании правительства было дано поручение по формированию долгосрочных договоров с предприятиями железнодорожного машиностроения.

В то же время на рынок грузовых вагонов уже никто в отрасли не рассчитывает. Присутствовавшие на совещании были единодушны в том, что существующие мощности (85 тыс. вагонов при реальном производстве в 2020 году 57 тыс. единиц) избыточны. В результате директор департамента развития секторов экономики Минэкономики Максим Колесников предложил разработать и утвердить единую методику определения потребного парка грузовых вагонов и проработать механизмы реализации их на экспорт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4663308>

### **КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ; 2021.01.28; ГАЗ ЗАЛИЛИ В ГЕНСХЕМУ; РОСТ ЭКСПОРТА ДОЛЖЕН ОБЕСПЕЧИТЬ СПГ**

Минэнерго видит основной драйвер развития газовой отрасли в РФ в ближайшие 15 лет в развитии экспорта, в первую очередь в виде сжиженного природного газа (СПГ). Согласно подготовленному министерством проекту генсхемы газовой отрасли, производство СПГ может вырасти к 2035 году почти в четыре раза, до 113 млн тонн в год. При этом в документе, в котором упоминается даже гипотетический СПГ-завод «Роснефти» в рамках проекта «Восток Ойл», не содержится информации ни о каких новых крупных СПГ-заводах «Газпрома».

Экспорт сжиженного газа, по оценке Минэнерго, станет основной точкой роста газовой отрасли РФ до 2035 года, следует из проекта соответствующей генсхемы. Так, производство СПГ с 41,5 млрд кубометров в 2020 году может вырасти до 90,5–157,7 млрд кубометров к 2035 году (64–113 млн тонн) в зависимости от сценария. При этом потребление газа внутри РФ даже в оптимистичном сценарии не превысит 602 млрд кубометров, что означает рост на 29% относительно 2020 года. Экспорт трубопроводного газа тоже изменится не слишком существенно и может вырасти до 250–324 млрд кубометров с 211 млрд кубометров в 2020 году, причем достижение верхней планки прогноза возможно только в случае новых крупных контрактов с Китаем.

При этом, как считает министерство, Россия сможет увеличить производство СПГ до 140 млн тонн в год к 2035 году лишь при условии, если мировой спрос на этот вид топлива вырастет более чем в два раза.

«Принимая во внимание, что в ближайшие годы планируется продолжение запуска ряда масштабных проектов по производству СПГ в США и Австралии, на международном газовом рынке для поставок дополнительных объемов российского СПГ сохранятся условия интенсивной конкурентной борьбы», – говорится в документе.

Строительство новых мощностей по сжижению в РФ до 2035 года будет в первую очередь вестись на Ямале и Гыдане. НОВАТЭК там уже построил завод «Ямал СПГ», принято окончательное инвестиционное решение по проекту «Арктик СПГ-2», на стадии планирования находятся проекты «Обский СПГ» и «Арктик СПГ-1». В европейской части России «Газпром» строит комплекс по переработке этансодержащего газа и производству СПГ в Усть-Луге.

Среди потенциальных СПГ-заводов в Арктике в генсхеме фигурируют только проекты НОВАТЭКа, а также упомянута возможность строительства производства СПГ в рамках проекта «Восток Ойл» «Роснефти».

Что касается Тамбейского кластера месторождений «Газпрома» на Ямале, относительно которого компания заявляла о возможности производства СПГ, то, исходя из генсхемы, этот газ предназначен для поставки в трубу. В проекте генсхемы также нет никаких

признаков газохимического кластера на Ямале, создание которого обсуждалось на совещании у президента **Владимира Путина** в Тобольске 1 декабря 2020 года.

Среди менее крупных возможных СПГ-проектов упоминаются «Дальневосточный СПГ» «Роснефти» и завод по производству СПГ в селе Аян Хабаровского края «А-Проперти». При этом расширение завода «Сахалин-2», которое «Газпром» постоянно откладывает, в проекте генсхемы вообще не фигурирует.

В целом участие «Газпрома» в развитии крупных проектов СПГ в том виде, в котором оно представлено в проекте генсхемы, выглядит крайне скромным и ограничивается заводом в Усть-Луге.

Аналитик по газу Центра энергетики МШУ «Сколково» Сергей Капитонов напоминает, что рынок СПГ увеличивался вдвое в 1990-е годы, когда на него со своими объемами вышел Катар, и еще раз в 2000-е годы, когда на рынке появились новые азиатские потребители – Китай и Индия, а из поставщиков свою долю активно начала наращивать Австралия. Тогда с 2000 по 2010 год объем рынка вырос со 100 млн тонн до более чем 200 млн тонн. В последнее десятилетие темпы роста снизились – в 2010–2019 годах он увеличился на 60%, поскольку сказывается эффект высокой базы.

Как отмечает Сергей Капитонов, по большинству прогнозов рынок СПГ будет расти быстрее, чем рынок трубопроводного газа, и к 2040 году на его долю придется более 60% от объема глобальной торговли газом. Однако все же удвоение мирового СПГ-рынка к 2035 году выглядит сложной задачей, считает он. В связи с этим цель в 140 млн тонн экспорта российского СПГ представляется крайне амбициозной – реальные объемы могут оказаться значительно ниже.

<https://www.kommersant.ru/doc/4663329>

### **ВЕДОМОСТИ; МАТВЕЙ КАТКОВ, АННА ПОДЛИНОВА; 2021.01.28; МИНЭНЕРГО ПРЕДЛАГАЕТ ОКАЗЫВАТЬ СПГ-ПРОЕКТАМ ГОСПОДДЕРЖКУ; В УСЛОВИЯХ УСИЛЕНИЯ КОНКУРЕНЦИИ ЗА РЫНКИ СБЫТА ГОСПОДДЕРЖКА НЕОБХОДИМА, СЧИТАЮТ ЭКСПЕРТЫ**

Для развития российской СПГ-отрасли в долгосрочной перспективе Минэнерго предлагает ввести ряд мер господдержки, следует из подготовленного министерством проекта Генеральной схемы развития газовой отрасли на период до 2035 г., с которой ознакомились «Ведомости».

В ближайшие годы отечественному сжиженному природному газу предстоит интенсивно конкурировать с проектами из США и Австралии, особенно за наиболее перспективные рынки сбыта с точки зрения темпов роста спроса – страны АТР, уточняется в документе. Поэтому запланированный в соответствии с принятой в апреле 2020 г. энергетической стратегией России рост производства СПГ в РФ до 140 млн т в год к 2035 г. возможен «только в случае более чем двукратного роста объемов спроса на СПГ на международном рынке».

На этом фоне предприятиям может понадобиться господдержка. В частности, предлагается развивать транспортную и портовую инфраструктуру в районах реализации СПГ-проектов, выдавать госгарантии по кредитам для действующих и новых отечественных проектов, обеспечивать конкурентоспособность российского СПГ на внешнем рынке. Помимо этого министерство предлагает заключать долгосрочные договоры поставки СПГ на удаленные внешние рынки сбыта, на которые невозможно поставлять газ по трубам; а также за счет институтов развития предоставлять российским проектам долгосрочное проектное финансирование. Документ предусматривает также дальнейшую либерализацию экспорта СПГ при исключении конкуренции с экспортом российского трубопроводного газа.

Согласно данным Росстата, производство СПГ в России по итогам 2020 г. составило 30,5 млн т, показав рост на 3,5% по отношению к уровню 2019 г.

Вопрос наращивания объемов производства упирается в проблему импортозамещения, отмечает директор по исследованиям Yugon Consulting Мария Белова. Эксперт уточнила, что при крупнотоннажном производстве СПГ американские технологии в России применяются более чем на 90%. Поэтому для того, чтобы нарастить объемы производства СПГ, действительно потребуются всевозможные механизмы господдержки, говорит Белова. Однако при благоприятной ситуации и эффективных мерах поддержки ежегодный объем производства СПГ в РФ к 2035 г. может вырасти даже до 170 млн т, не исключает она.

По мнению Беловой, существенного увеличения роли России на мировом рынке СПГ можно ожидать после 2024 г. со вводом и выходом на полную мощность ряда крупнотоннажных заводов, в частности «Арктик СПГ – 2», СПГ-завода «Русхимальянса» (СП «Газпрома» и «Русгаздобычи») в Ленинградской области, а также «Обского СПГ». «Эти проекты обеспечат рост доли РФ в мировом спросе до 12% в 2025 г. и 15,1% в 2026 г. и приблизят страну к тройке крупнейших стран – производителей продукта», – отмечает эксперт.

При этом в более долгосрочной перспективе, по словам Беловой, драйверами дальнейшего роста станут проекты «Арктик СПГ – 1» и «Дальневосточный СПГ», реализация которых позволит увеличить долю РФ в мировом балансе сжиженного газа до 18,4%, а в случае принятия положительного инвестиционного решения в отношении проекта ЯТЭКа в районе поселка Аян данный показатель может возрасти и до 21,6%.

Наблюдаемая на мировом рынке тенденция роста потребления СПГ сохранится в течение ближайших пяти лет, однако в более отдаленной перспективе ситуация может измениться, особенно на азиатском рынке, полагает независимый нефтегазовый эксперт Николай Подлевских. Он напомнил, что в начале 2000-х США являлись крупнейшим потребителем СПГ, однако 20 лет спустя превратились в одного из крупнейших экспортеров энергоресурса.

Изменений подобных масштабов ближайшие 15 лет, по мнению эксперта, ждать не следует, однако прогнозировать долгосрочную стабильность тоже не стоит. По словам эксперта, российские СПГ-проекты даже в условиях роста спроса нуждаются в масштабных мерах государственной поддержки, поэтому будет крайне трудно достичь к 2035 г. уровня производства в 140 млн т в год. «Полагаю, что это оптимистичный предварительный прогноз, в дальнейшем он будет скорректирован в сторону уменьшения», – считает Подлевских.

В будущем рынок СПГ будет развиваться по пути либерализации, поэтому в полной мере избежать конкуренции между российским трубопроводным газом и отечественными СПГ-проектами не удастся, говорит Белова. Кроме того, на рынок газа в долгосрочной перспективе будут влиять вопрос экологии и программы по декарбонизации экономики, поэтому российские производители будут вынуждены последовательно сокращать углеродный след при производстве СПГ, заключает она.

На данный момент в России действует два крупнотоннажных завода по производству СПГ – «Сахалин-2», подконтрольный «Газпрому», и «Ямал СПГ», подконтрольный «Новатэку». Номинальная производственная мощность «Сахалина-2» составляет 9,6 млн т в год, однако за счет оптимизации работы фактическое производство СПГ оказывается выше: в 2020 г. «Сахалин-2» произвел 11,6 млн т СПГ, что стало рекордом за всю его работу. Проектная мощность «Ямал СПГ» составляет 16,5 млн т в год, однако фактическая мощность завода также выше. В 2019 г. проект произвел 18,4 млн т СПГ, при этом сейчас идет строительство четвертой линии еще почти на 1 млн т. (Данных за 2020 г. еще нет.)

Помимо этого в России действует также один среднетоннажный и один малотоннажный заводы «Новатэка» – «Криогаз-Высоцк» мощностью 660 000 т в год и завод в Магнитогорске мощностью 40 000 т в год.

### **КОММЕРСАНТЬ С-ПЕТЕРБУРГ; ОЛЬГА КАНТЕМИРОВА; 2021.01.27; ЛЕНОБЛАСТЬ КОПАЕТ ПОД НОВОСАРАТОВКУ; ЧИНОВНИКИ РАССЧИТЫВАЮТ НА ФЕДЕРАЛЬНУЮ ПОМОЩЬ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ МЕТРО НА ГРАНИЦЕ С ПЕТЕРБУРГОМ**

Власти Ленобласти просят федеральный центр помочь со строительством станции метро в деревне Новосаратовка, которое анонсировали еще в 2013 году. Чиновники объясняют, что подземка необходима этой локации, так как здесь реализует свой жилой мегапроект ГК «ЦДС» и создается большое количество рабочих мест, что увеличит нагрузку на транспортную инфраструктуру. Однако с учетом того, что станция в Новосаратовке станет следующей после еще не существующей станции в Кудрово, этот проект может реализоваться еще очень не скоро, считают эксперты.

Губернатор Ленобласти Александр Дрозденко планирует направить письмо **зампреду правительства РФ Марату Хуснуллину** с просьбой оказать содействие властям Петербурга в строительстве станции метро в Новосаратовке Всеволожского района. Об этом вчера сообщил заместитель председателя правительства Ленобласти Михаил Москвин. «Мы просим правительство РФ помочь Петербургу построить метро не только до Кудрово, но и до Новосаратовки, поскольку там активно развиваются промышленные территории, туда приходят инвесторы, есть уже работающие предприятия с большим числом сотрудников, часть которых живут в Петербурге. И как раз в часы пик пассажирские потоки были встречными, а не только из Ленобласти в Петербург, а вечером обратно», – сказал Михаил Москвин.

В письме указано, что на этой территории есть крупный индустриальный парк – «Уткина Заводь» и создается еще один – «Кола», говорит источник “Ъ”, знакомый с содержанием документа. Здесь присутствуют крупные резиденты, и большая часть сотрудников этих компаний живет в Петербурге. Кроме того, ГК «ЦДС» планирует построить в Новосаратовке восемь кварталов на 4,6 млн кв. м жилья с детсадами, поликлиниками и школами, что также говорит в пользу создания станции метро. У одного из девелоперов этой территории есть административный ресурс, позволяющий продвинуть эту инициативу на федеральном уровне, рассказал “Ъ” знакомый с ситуацией источник.

В комитете по развитию транспортной инфраструктуры (КРТИ) Петербурга сообщили “Ъ”, что на данный момент вопрос строительства станции метро в Новосаратовке «требуется детальной проработки с учетом конкретных данных, которыми мы пока не обладаем». Эта позиция Смольного может быть обусловлена тем, что в схеме развития метрополитена в Санкт-Петербурге до 2030 года данной станции нет.

Станция метро в Новосаратовке «Юго-Восточная» на Лахтинско-Правобережной линии петербургского метрополитена может стать следующей после еще не построенной станции в Кудрово. Про «Юго-Восточную» чиновники не вспоминали уже довольно давно. В 2013 году Смольный объявил конкурс на проектирование строительства продолжения оранжевой ветки метро. Участок включал в себя станции в Кудрово и Новосаратовке, а также электродепо «Правобережное». Протяженность участка должна была составить 5,3 км, восемь лет назад проект оценивался в 30 млрд рублей. Объект обещали сдать еще в 2018 году, но спустя месяц после объявления конкурса его отменили. Метро в Кудрово местным жителям обещают уже несколько лет, так как проблема транспортной доступности в городе стоит очень остро. Населенный пункт девелоперы начали застраивать жильем в 2006 году, после чего число его жителей стало прирастать на несколько тысяч человек в год и сейчас, по неофициальным данным, составляет более 100 тыс. человек. Изначально планировалось, что метро появится здесь еще в 2015 году, после чего сроки неоднократно переносились. В 2019 году Смольный сообщил, что объект введут в 2025 году. В КРТИ оценивали стоимость строительства метро до Кудрово с

электродепо «Правобережное» уже в 57 млрд рублей. Тогда чиновники подчеркивали, что источниками финансирования строительства предположительно станут бюджеты Петербурга и Ленобласти, а также федеральные средства. Однако в 2019 году стало известно, что **Минтранс РФ** не предусматривает выделения федеральных средств на эти цели (см. “Ъ” от 12.09.2019). Планы по вводу станции метро в Кудрово в 2025 году сохраняются.

Депо «Правобережное» должно было располагаться на территории Кировского участкового лесничества. Но в начале прошлого года СМИ сообщили, что Рослесхоз запретил размещать депо в Кудрово и власти начали искать другую локацию под этот объект. Михаил Москвин пояснил, что область готова «перенести» депо из Кудрово в Новосаратовку и безвозмездно предоставить участок под его строительство. По поводу источников финансирования строительства станции в Кудрово зампред ответил обтекаемо: «Если бы были ответы на эти вопросы, то я бы не анонсировал бы эту станцию в Новосаратовке. Метро принадлежит Петербургу, и, соответственно, вкладываться туда может только город. Мы поэтому и обращаемся с письмом в правительство РФ», – сказал господин Москвин.

Помимо метро, в разные годы власти анонсировали появление в Кудрово нескольких новых видов транспорта, в числе которых канатная дорога, трамвай и электричка, которую обещают запустить в середине текущего года.

Обсуждать строительство метро в Новосаратовке целесообразно только после принятия окончательного решения и начала финансирования станции в Кудрово, которая до сих пор имеет неопределенный статус из-за сложной экономической ситуации и нагрузки на областной бюджет, отмечает эксперт петербургского отделения «Деловой России» Антон Банин. В Новосаратовке пока недостаточно существующей жилой и производственной инфраструктуры (например, промпарк «Уткина Заводь») для окупаемости метро, указывает он. При этом в более отдаленной перспективе этот вопрос станет актуален в связи с вводом в эксплуатацию первых очередей масштабного проекта жилищного строительства, резюмирует господин Банин.

<https://www.kommersant.ru/doc/4663287>

### **РБК; 2021.01.27; ХОЛДИНГ ВИКТОРА ВЕКСЕЛЬБЕРГА ПРЕВРАТИТ КОЛЬЦОВО В МЕЖДУНАРОДНЫЙ ХАБ**

Холдинг «Аэропорты регионов» (подконтролен Виктору Вексельбергу) планирует создать авиахаб на базе Кольцово за счет двух базовых авиакомпаний – Red Wings и «Уральские авиалинии». Это должно дать толчок к развитию в Екатеринбурге транзита, проект которого Red Wings запустила в 2020 году.

Для реализации задуманного холдинг «Аэропорты регионов» (и еще шесть авиакомпаний – S7, Red Wings, IrAero, Utair, RusLine и UVT Aero) попросил **Росавиацию** разрешить применять код-шеринговые соглашения (совместное обслуживание рейсов) на субсидируемых маршрутах, пишут «Известия». В начале 2021 года **Росавиация** поддержала инициативу, и в феврале возможность применения код-шеринговых соглашений на субсидируемых маршрутах уже планируется обсудить в **Минтрансе**.

Однако при создании международного авиахаба в Екатеринбурге «Аэропорты регионов» могут столкнуться с рядом проблем. Во-первых, «Уральские авиалинии» не осуществляют субсидированные рейсы и Red Wings опасается заключать коммерческое соглашение о совместной эксплуатации рейсов, чтобы не потерять субсидии.

Во-вторых, быстро решить задачу с наращиванием маршрутной сети и применением код-шеринговых соглашений на субсидируемых маршрутах в период пандемии будет сложно, считает исполнительный директор агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев

Но для реализации важного для отрасли и региона проекта придется столкнуться с несколькими проблемами. «Екатеринбург давно признан одним из крупнейших

стыковочных узлов в России, и чтобы закрепить эту позицию, нужно наращивать маршрутную сеть и формировать новые стыковочные направления. Сценарий, как дальше развивать его, прост – это код-шеринговые соглашения на субсидируемых маршрутах. Для оператора аэропорта каждый новый рейс – дополнительная выручка, поэтому создание международного хаба в Екатеринбурге – чрезвычайно привлекательная возможность», – уверен исполнительный директор агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев.

«Потенциал развития этого проекта сейчас ограничен макроэкономическими факторами. Создавать хаб, опираясь только на региональные перевозки, – сложно. Кроме того, развитие международных рейсов в пандемию коронавируса нереально», – рассказал Пантелеев РБК Екатеринбург.

В **пресс-службе** компании Red Wings рассказали, что готовы сотрудничать с «Уральскими авиалиниями», если власти разрешат им использовать код-шеринг.

«Если будет получено соответствующее разрешение, то мы надеемся заключить необходимые соглашения с различными авиакомпаниями, в том числе и «Уральскими авиалиниями», – сообщил пресс-секретарь Red Wings Airlines Александр Воробьев. В «Уральских авиалиниях» от комментариев отказались.

О планах создать в Кольцово хаб Red Wings заявили еще в сентябре 2020 года. Глава «Уральских авиалиний» Сергей Скуратов поставил под сомнение успех этого предприятия.

<https://ekb.rbc.ru/ekb/freenews/60114a6e9a7947603577795d>

### **РБК; ЛИСИЦЫНА МАРИЯ, ЮШКОВ МИХАИЛ; 2021.01.27; УКРАИНА ОДОБРИЛА САНКЦИИ ПРОТИВ «ПОБЕДЫ» И ЕЩЕ 12 РОССИЙСКИХ КОМПАНИЙ**

В список, кроме прочего, попал 223-й летный отряд Минобороны. Окончательный перечень должен утвердить СНБО. Санкции введены из-за полетов в Крым, они будут действовать в течение трех лет

Украина ввела санкции против 13 российских компаний, работающих в сфере авиации, сообщил в Telegram-канале депутат Верховной рады, член фракции «Европейская солидарность» Алексей Гончаренко.

Он опубликовал распоряжение кабинета министров Украины. В нем говорится, что санкции вводятся против авиакомпании «Победа» («дочка» «Аэрофлота»), а также АО «Вологодское авиационное предприятие», АО «Красавиа», АО «Комиавиатранс», АО «Авиакомпания «Азимут», АО «Авиакомпания «Ираэро», ООО «Авиасервис» и других компаний.

На заседании украинского правительства, которое прошло 27 января, говорилось, что санкции в отношении российских авиакомпаний вводятся за совершение рейсов в Крым, который Киев считает оккупированной территорией. Помимо вышеперечисленных компаний, санкции будут введены в отношении «Тулпар Эйр», «Аэролимузина», «Симаргла», 223-го летного отряда Минобороны, а также компании «Авиационные технологии инвестиции сервис» и Государственной корпорации по организации воздушного движения в России.

Теперь на эти компании распространяется запрет на полеты над территорией Украины и транзит ресурсов. Санкции в отношении этих юридических лиц будут введены на три года. Помимо этого, украинские власти намерены попросить международное сообщество ввести ограничения против этих компаний. Соответствующие ноты будут направлены в США, странам Евросоюза и пр.

Как заявил глава Мининфраструктуры Украины Владислав Криклий, перечень авиакомпаний, которые внесены в санкционный список, еще подлежит утверждению на уровне Совета национальной безопасности и обороны (СНБО). «Мы предлагаем принять и внести на рассмотрение СНБО предложения по применению новых санкций с полным

запретом полетов над Украиной в отношении 13 российских авиаперевозчиков, нарушающих порядок использования воздушного пространства Украины, осуществляя полеты в пределах запрещенной зоны над временно оккупированной территории Крыма и Севастополя», - сказал он.

<https://www.rbc.ru/politics/27/01/2021/60114be69a794760049282ec>

### **РИА НОВОСТИ; СВЕТЛАНА БАЕВА; 2021.01.27; ДЕШЕВЫЙ ЕГИПЕТ ВОЗВРАЩАЕТСЯ! СКОЛЬКО СТОЯТ ТУРЫ В СТРАНУ ПИРАМИД**

Сегодня в Египте ожидают российскую делегацию, которая осмотрит аэропорт Хургады. По сообщениям местных СМИ, приедут представители **Министерства транспорта**, эксперты по авиации и безопасности. В стране даже надеются, что эта проверка станет последней. Была информация, что такой визит состоится в период 20-25 января, но этого не произошло. О том, много ли сейчас туристов в стране пирамид, как туда попасть, сколько это стоит и что ждет путешественников, в материале РИА Новости.

Что покажет аэропорт

«В Египте больше пяти лет регулярно говорят о приезде специалистов из России, а у нас перепечатаывают, - прокомментировал источник, близкий к Ростуризму и авиации. - Нужно ждать официальной информации. Инспектировать почти нечего, но если визит состоится, посмотрим, к чему это приведет».

В самом Египте уверены: инспектировать есть что. «Российская делегация намерена проверить процедуры охраны, принятые в залах вылета и прилета, а также обеспечение безопасности багажа и пассажиров в аэропортах Хургады и Шарм-эш-Шейха», - утверждает Ahram Online со ссылкой на источники в Министерстве гражданской авиации страны.

Кстати, в середине января аэропорт Хургады получил сертификат о санитарной аккредитации, выданный Международным советом аэропортов (ACI). Он гарантирует, что процедуры хаба безопасны (речь о коронавирусе) для пассажиров в соответствии с рекомендациями по гигиеническим мерам.

В местных СМИ даже рассчитывают на массовое возвращение россиян на курорты в первой половине 2021 года.

В наших компаниях не столь оптимистичны. Без официальной информации туроператоры не готовы обсуждать возможные чартеры, путешественникам предлагают лишь перелеты в Каир и трансфер на курорты. Поток мизерный, даже несмотря на то, что Египет - традиционно зимнее направление, а из-за коронавируса выбор у российских туристов небольшой.

Два процента и разброс цен

«Этой зимой доля Египта в нашей структуре продаж выросла, однако не очень значительно, - говорит Дмитрий Малютин, сооснователь и CEO сервиса поиска и покупки туров онлайн. - Если в прошлом году доля направления в зимний сезон едва достигала одного процента, то сейчас это два процента всех проданных туров с вылетом с января по март 2021 года включительно».

По его словам, средний чек составляет 121 450 рублей, гости из России выбирают «четверки», «пятерки» и «все включено», но общий разброс цен очень велик.

Например, самый дорогой тур в Египет на новогодние праздники обошелся отдыхающим с детьми почти в 350 тысяч рублей (12 дней, четыре человека, отель категории «пять звезд»). На постпраздничные даты - в 255 тысяч (похожее путешествие, но на две недели). Зато одному туристу удалось приобрести путевку на десять дней в Шарм-эш-Шейх, в «пятерку» на «все включено», заплатив всего 17 264 рубля.

Сервисы по продаже билетов подтверждают, что спрос очень невелик, есть лишь единичные брони.

### Цена перелета

Тем не менее россияне активно интересуются Египтом. Множество вопросов побудило, например, египтолога Виктора Солкина написать в соцсети ликбез о том, как попасть в страну.

«Открыты регулярные рейсы в Каир. С пересадкой в Стамбуле можно туда же или в Луксор, - пишет он. - Не ранее чем за 72 часа до вылета необходимо сделать тест на COVID-19, который при регистрации предоставляется в распечатанном виде».

Кроме того, недавно египетский перевозчик объявил о снижении стоимости внутренних перелетов. Из Каира или Александрии в Шарм-эш-Шейх, Хургаду, Табу или Асуан - за 1800 египетских фунтов (8 464 рубля), в Марса-Алам - за 2000 (9 404 рубля), в Луксор - за 1500 египетских фунтов (7 053 рубля).

С сегодняшнего дня увеличивается число регулярных прямых рейсов в Каир из Москвы. Билеты в одну сторону предлагают по цене от 13 тысяч рублей, в оба конца - от 25 тысяч. Объединив рейсы российского и турецкого лоукостеров, можно отправиться, например, в Шарм-эш-Шейх (с 11-часовой стыковкой в Стамбуле) за семь с половиной тысяч рублей (туда-обратно есть билеты за 16 600).

<https://ria.ru/20210127/egipet-1594634288.html>

### **ТАСС; 2021.01.27; РЕКОНСТРУКЦИЮ АЭРОДРОМА ТОЛМАЧЕВО В НОВОСИБИРСКЕ НАЧНУТ В 2021 ГОДУ**

Строительные работы по реконструкции аэродромного комплекса новосибирского аэропорта Толмачево планируют начать в 2021 году. Об этом сообщил на заседании коллегии **министерства транспорта** Новосибирской области коммерческий директор аэропорта Павел Сизякин.

«На 2021 год [предусмотрено] планирование работ по развитию летной зоны ВПП-2, первый и второй этап, и корректировка проекта в марте 2021 года, выбор подрядчика и начало строительно-монтажных работ», - сказал Сизякин.

Из данных слайда следует, что подрядчик будет выбран во 2-3 квартале 2021 года, а строительные работы продолжатся с 2021 по 2023 год. Он пояснил, что в настоящее время проводятся работы по расширению перрона и стоянок воздушных судов. В целом проект включает развитие летной зоны ВПП-2 со строительством соединительных рулежных перронов и 15 мест стоянок воздушных судов. Площадь перрона составит 266 тысяч кв. м, стоимость проекта - 9 млрд рублей средств федерального бюджета, выделенных в рамках **комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**.

Губернатор Новосибирской области Андрей Травников ранее отмечал, что руководство холдинга «Новпорт» и аэропорта Толмачево рассчитывают, что после реализации масштабной инвестиционной программы, которая включает в том числе строительство нового терминала аэропорта общей стоимостью 20 млрд рублей, а также реконструкцию двух взлетно-посадочных полос, Новосибирск «будет связан прямым авиасообщением с каждым городом Российской Федерации, где есть свой аэропорт». По словам Травникова, реконструкция ВПП-2 позволит увеличить ее пропускную способность в 10 раз.

Аэропорт Толмачево имеет две функционирующие взлетно-посадочные полосы, принадлежащие государству. Первая ВПП аэропорта находится в ведении Минобороны, вторая - **Росавиации**. Международный аэропорт Толмачево - крупнейший за Уралом транзитный авиаузел, пропускная способность которого на внутренних авиалиниях составляет 1,8 тыс. пассажиров в час, на международных - 1,3 тыс. пассажиров.

<https://tass.ru/sibir-news/10559635>

### **ТАСС; 2021.01.27; В ЧЕЛЯБИНСКЕ ВЫНЕСЛИ ПРИГОВОР ПО ДЕЛУ О ПЕРЕДАЧЕ ВЗЯТКИ ПРИ РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА**

Советский районный суд Челябинска приговорил к двум годам лишения свободы условно сотрудника обособленного подразделения «Челябинск» АО «Центродорстрой», пытавшегося в качестве посредника передать взятку за ввод в эксплуатацию некачественно смонтированных энергообъектов нового аэропортового комплекса. Об этом говорится в сообщении **пресс-службы** УФСБ России по Челябинской области.

«Советский районный суд Челябинска признал виновным сотрудника участка обособленного подразделения «Челябинск» АО «Центродорстрой» по ч. 3 ст. 30, ч. 2 ст. 291.1 УК РФ («Покушение на посредничество во взяточничестве за совершение заведомо незаконных действий «). Ему назначено наказание в виде двух лет лишения свободы условно с испытательным сроком два года», - говорится в сообщении.

По данным **пресс-службы**, мужчина был задержан в мае 2020 года сотрудниками УФСБ России по Челябинской области с поличным при покушении на передачу взятки в размере 60 тыс. рублей. Деньги предназначались должностному лицу Ростехнадзора за незаконную выдачу разрешений на пуско-наладочные работы и ввод в эксплуатацию некачественно смонтированных объектов энергообеспечения нового аэропортового комплекса Челябинска.

В процессе досудебного производства обвиняемый дал признательные показания и заключил досудебное соглашение о сотрудничестве.

Реконструкция аэропортового комплекса челябинского аэропорта им. И. В. Курчатова идет по государственной программе «Развитие транспортной системы» и **комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года**, на нее было направлено более 10 млрд рублей.

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/10555227>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4662801>

### **ТАТАР ИНФОРМ; 2021.01.27; ПУСТИТЬ ДВИЖЕНИЕ ПО НОВОМУ МОСТУ ЧЕРЕЗ СВЯГУ НА М7 В ТАТАРСТАНЕ ПЛАНИРУЮТ ОСЕНЬЮ**

Сейчас техническая готовность мостового перехода составляет 40%.

(Казань, 27 января, «Татар-информ»). На трассе М7 «Волга» в Татарстане наполовину завершили надвижку пролетного строения строящегося моста через реку Свягу. Перепустить движение на новый мост, который возводится в 4,5 метра от существующего сооружения, планируют осенью. Об этом сообщает **пресс-служба** «Волго-Вятскуправтодора».

«При строительстве нового моста специалисты надвинули 170 метров металлической конструкции с первой на третью опору, - отметили в организации. - Всего предстоит собрать и надвинуть на опоры моста около 400 метров пролетного строения. Сборку и надвижку моста полностью завершат в мае».

Ведется также сборка конструкции для самого большого здесь судоходного пролета протяженностью 126 метров, который планируют надвинуть на опоры уже в марте. На данный момент общая техническая готовность Свяжского моста составляет 40%.

Кроме того, в скором времени начнется реконструкция существующего моста, интенсивность движения по которому превышает 20 тыс. автомобилей в сутки.

Работы по реконструкции мостового перехода через Свягу на 757-м км автодороги М7 ведутся по национальному проекту **«Комплексный план расширения и модернизации**

**магистральной инфраструктуры».** Предполагается обновить действующий мост 1996 года постройки протяженностью 389,08 метра и построить новый длиной 392,2 метра. Максимальная грузоподъемность мостов составит 100 тонн. Ввод объекта в эксплуатацию запланирован на 2023 год.

<https://www.tatar-inform.ru/news/transport/27-01-2021/pustit-dvizhenie-po-novomu-mostu-cherez-sviyagu-na-m7-v-tatarstane-planiruyut-osenyu-5802004>

### **ТАСС; 2021.01.27; В ХАБАРОВСКОМ КРАЕ ПО НАЦПРОЕКТУ ОТРЕМОНТИРУЮТ 125 КМ ДОРОГ В 2021 ГОДУ**

Ремонт 125 км дорог проведут в Хабаровском крае в течение 2021 года по национальному проекту **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщил журналистам в среду **министр транспорта** и дорожного хозяйства края Роман Мирошин.

«Есть определенные критерии и рейтинги **нацпроекта**. Мы завершили год в тридцатке [самых результативных регионов]. Мы можем просить выделять дополнительные средства на ремонт дорог. В 2021 году планируется отремонтировать 125 км дорог», - сказал Мирошин.

Самый большой объем работ - 65 км - будет выполнен в Хабаровской агломерации, куда входит город Хабаровск и Хабаровский район. 30 км дорог отремонтируют в Комсомольской агломерации, также планируется привести в нормативное состояние 30 км дорог регионального и межмуниципального значения. На это будет направлено около 2 млрд рублей, из них порядка 1,1 млрд рублей - средства краевого бюджета, 565 млн - федерального, остальные - муниципального.

«В прошлом году план по национальному проекту был выполнен на 33%. Должны были отремонтировать 150 км, а по факту привели в порядок 200 км. В этом году мы также намерены сделать все возможное для достижения показателей прошлого года», - добавил Мирошин.

Особое внимание в этом году будет уделено автомобильным дорогам Советская Гавань - Ванино и подъезд к поселку Монгохто. Ремонтные работы на этих дорогах начались еще в 2020 году, в этом они продолжатся по **нацпроекту**. «Трасса Советская Гавань - Ванино стала лидером народного голосования в рамках проекта «Дорожный призыв». Региональным **Минтрансом** на портале «Голос27» было организовано открытое голосование, где жители края выбрали приоритетные для ремонта участки дорог регионального значения», - сказал министр.

<https://tass.ru/ekonomika/10559897>

### **НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.01.27; В ЧЕРКЕССКЕ ЗА ДВА ГОДА ОТРЕМОНТИРОВАЛИ БОЛЕЕ 24 КМ ДОРОГ**

Ремонт более чем 24 км дорог города Черкесска в Карачаево-Черкесии (КЧР) за последние два года проведен благодаря участию в национальном **проекте «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщили ТАСС в министерстве строительства и ЖКХ КЧР.

«Реализация **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** началась в 2019 году. В Черкесске за два года отремонтировано более 24 км автотрасс, в том числе 5 км дорог, ремонт которых изначально не был предусмотрен», - говорится в сообщении.

В министерстве добавили, что в 2021 году в Черкесске в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в нормативное состояние будет приведен еще 21 участок городских автодорог общей протяженностью около 10 км.

Во вторник глава Карачаево-Черкесии Рашид Темрезов заявил, что городской пассажирский автопарк Черкесска в 2022 году пополнится десятью новыми троллейбусами в рамках **нацпроекта**, последнее обновление транспорта производилось в 2010 году. Сегодня в Черкесске на линии выходят 38 муниципальных автобусов и 28 троллейбусов.

Ранее в мэрии города сообщили, что по **нацпроекту** в 2020 году был проведен ремонт на 17 участках городских дорог общей протяженностью более 10 км, созданы парковочные зоны общей площадью около 7 тыс. кв. м.

<https://национальныепроекты.рф/news/v-cherkesske-za-dva-goda-otremontirovali-bolee-24-km-dorog->

### **НИА ФЕДЕРАЦИЯ; 2021.01.27; СВЫШЕ 5,5 КМ МЕСТНЫХ ДОРОГ ОТРЕМОНТИРУЮТ В УСТЬ-ДОНЕЦКОМ РАЙОНЕ ПО НАЦПРОЕКТУ**

Четыре объекта дорожной инфраструктуры общей протяженностью 5,7 км отремонтируют в Усть-Донецком районе в 2021 году.

Работы запланированы в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщает «НИА Ростов».

Определены подрядные организации, муниципальные контракты заключены. Общая стоимость дорожных работ - 15,3 млн рублей.

Так, с апреля дорожники начнут приводить в нормативное состояние три подъезда: от соединительной автодороги «Шахты - Раздорская» - «Шахты - Цимлянск» к хутору Коньгину, а также от трассы «Шахты - Цимлянск» к хуторам Крымскому и Ешеулову. Эти транспортные артерии являются центральными объектами улично-дорожной сети населенных пунктов, они включены в схему движения школьных автобусов и маршрутов общественного транспорта. Работы на трех объектах планируется завершить к началу июля.

Такие же сроки определены для ремонта улицы Строителей в пос.Усть-Донецком. Она является центральной и проходит через весь рабочий поселок. Здесь расположен ряд социально значимых объектов: стадион, здания финансовых учреждений, районный суд, детская музыкальная школа.

- При формировании перечня объектов, безусловно, учитывалась их социальная значимость. Это один из приоритетов **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Мы продолжаем планомерную работу по развитию дорожной инфраструктуры городских агломераций Ростовской области. В текущем году по **нацпроекту** запланированы работы на 57 объектах местного значения, - отметил **министр транспорта** региона Владимир Окунев.

Напомним, в 2020 году в пос.Усть-Донецком по **нацпроекту** был выполнен капитальный ремонт улицы Ленина. Помимо проезжей части, преобразилась и пешеходная зона протяженностью более 400 метров - Аллея Славы.

<http://www.nia-rf.ru/news/society/66978>

### **РБК; АНАСТАСИЯ АНДРЕЕВА; 2021.01.27; ЗАТРАТЫ НА «ТРАМВАЙНУЮ РЕФОРМУ» В УФЕ ОЦЕНИЛИ В 25 МЛРД РУБЛЕЙ**

В Минтрансе Башкирии рассчитывают на федеральную поддержку проекта модернизации трамвайной сети в столице региона.

На модернизацию трамвайной сети в Уфе требуется 25 млрд рублей, об этом сообщил на брифинге по итогам деятельности в 2020 году министр транспорта и дорожного хозяйства Башкирии Алан Марзаев. В такую сумму оценили обновление инфраструктуры и 75% подвижного состава, а также строительство 10 километров трамвайных путей.

Большую часть средств республика рассчитывает привлечь на реализацию «трамвайной реформы» из федерального бюджета.

«Мы планируем принять участие в программе по модернизации городского пассажирского общественного транспорта в городских агломерациях в рамках **национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Федеральным центром будет составлен топ-10 городских агломераций, которые получат поддержку. В чем привлекательность проекта? Если мы попадем в этот список, то 100% затрат на инфраструктуру и 60% расходов на обновление подвижного состава нам компенсирует бюджет страны», – отметил Алан Марзаев.

Министр добавил, что попадание в топ-10 городов, которым окажет поддержку федеральная казна, будет зависеть от уровня подготовки проектов.

«Над этим направлением мы работаем. Но в сегодняшних реалиях нужно понимать, что если не получится, то смысла без федерального финансирования [начинать реализацию проекта] нет, так как пандемия внесла свои коррективы в экономику как на федеральном, так и на региональном уровне. Мы сами не вытянем 25 миллиардов», – добавил министр.

Алан Марзаев также рассказал о проекте восстановления единого трамвайного сообщения между северной и южной частями города. Оно прервалось после демонтажа путей на проспекте Октября в 2008 году. Ранее власти озвучивали два варианта – восстановление движения трамваев по проспекту или создание новых маршрутов по улице Российской. Сейчас **Минтранс** склоняется к варианту с восстановлением путей на проспекте Октября, основными аргументами в пользу этого варианта стали высокий пассажиропоток и возможность для автомобилей «уйти» на дублирующие дороги. Министр подчеркнул, что окончательное решение будет принято после подготовки технико-экономического обоснования проектов.

<https://ufa.rbc.ru/ufa/27/01/2021/601181d79a79477ab70cae63>

### **ТАСС; 2021.01.27; РОССИЯ И БЕЛОРУССИЯ ПРОДОЛЖАЮТ ОБСУЖДАТЬ РАСШИРЕНИЕ ТРАНСПОРТНОГО СООБЩЕНИЯ - ПОСОЛ РФ**

Россия и Белоруссия обсуждают возможности дальнейшего расширения транспортного сообщения между двумя странами с учетом складывающейся эпидемиологической ситуации. Об этом заявил журналистам в среду **посол РФ в Белоруссии Дмитрий Мезенцев**.

«Думаю, что в ближайшие буквально несколько дней мы увидим подтверждение новых этапов партнерского, предметного экономического сотрудничества в рамках развития транспортной инфраструктуры, более внимательного отношения к запросу двух **министерств транспорта**, к тому, чтобы мы с учетом эпидобстановки расширяли возможность транспортного сообщения», - отметил глава российского диппредставительства.

Он напомнил, что эта тема обсуждалась в Москве во вторник во время переговоров глав правительств двух стран **Михаила Мишустина** и Романа Головченко. «Повестка очень плотная, содержательная, конкретная. Сторонами подтверждено внимание к экономической интеграционной работе, желание вернуться и оценить потенциалы, сделать многое, чтобы реализовать потенциал союзного договора», - сказал Мезенцев.

Посол также отметил важность детального обсуждения вопросов, связанных с формированием единой промышленной политики, агрополитики, по сближению подходов в формировании налогового режима, взаимодействия таможенных служб. «То, что в декабре уже были заключены все контракты на поставку нефти, то, что российская сторона подтвердила практически прежнюю цену на газ (для Белоруссии на 2021 год - прим. ТАСС), и это все состоялось в плановом последовательном порядке, тоже важно», - заявил Мезенцев.

Ранее глава кабмина Белоруссии Роман Головченко сообщил, что в ходе переговоров со своим российской коллегой **Михаилом Мишустиным** стороны обсудили вопросы формирования общих энергетических рынков в рамках Союзного государства, роста объемов взаимной торговли и увеличения количества авиарейсов между странами. Он также указал, что Белоруссия и РФ могут в ближайшее время заключить межправительственное соглашение о перевалке белорусских грузов через российские порты. В среду правительство России поручило **Минтрансу** подписать соглашение об организации перевалки белорусских нефтепродуктов в российских портах. Проект документа подразумевает объемы в 9,8 млн тонн в 2021-2023 годах.

### **ИЗВЕСТИЯ; АННА УСТИНОВА; 2021.01.28; БРАЗДЫ УПРАВЛЕНИЯ: АВТОМОБИЛИ БЕЗ ПИЛОТА МОГУТ ВЫЙТИ НА ДОРОГИ В ЭТОМ ГОДУ; ОТРАСЛЬ ЖДЕТ ПОЯСНЕНИЙ ОТ РЕГУЛЯТОРОВ В БЛИЖАЙШИЕ МЕСЯЦЫ**

Уже в этом году на дорогах общего пользования могут начать тестировать беспилотные автомобили без инженеров в кабине. Для этого нужно принять законопроект-спутник к вступающему в силу 28 января закону о регуляторных песочницах. Документ предполагает снятие законодательных ограничений для тестирования технологии. По данным источников «Известий», этот законопроект должны внести в Госдуму в ближайший месяц. Массово беспилотные автомобили без инженеров в кабине могут появиться на дорогах общего пользования в ближайшие три-четыре года, говорят в «Яндексе».

#### Исключения из правил

28 января 2021 года вступил в силу закон «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации» (ЭПР). Он предполагает снятие ограничительных норм для тестирования технологий.

К ЭПР относятся семь проектов, в том числе коммерческое использование беспилотного наземного транспорта, уточнили в Минэкономразвития (разработчик закона). Также это телемедицина, дистанционное заключение договоров с использованием биометрии, грузовые перевозки с использованием беспилотных авиационных систем, поддержка врачебных решений с использованием искусственного интеллекта, сервис для малого и среднего бизнеса по подбору оптимальных сфер и мест деятельности на базе больших данных и исследования повседневной клинической практики при применении лекарственных средств у пациентов.

Закон об ЭПР дает возможность предложить и апробировать подходы к регулированию новых технологий, услуг и сценариев применения этих технологий, отметил генеральный директор ассоциации AeroNext и член рабочей группы «Аэронет» Национальной технологической инициативы (НТИ) Глеб Бабинцев.

– Не меняя общее федеральное законодательство, мы получаем возможность локально отработать сразу несколько подходов, и через три года (на такой максимальный срок может быть установлен ЭПР) по результатам анализа результатов преобразовать экспериментальное регулирование в общее, – пояснил Глеб Бабинцев.

Сейчас в силу вступает правовой режим, который позволяет проводить эксперименты без долгих бюрократических процедур, объяснил пресс-секретарь НТИ AutoNet Ярослав Федосеев. Раньше для начала испытаний разработчикам требовалось постановление правительства, теперь оно не нужно, поэтому компании смогут ускорить разработку продуктов.

Отрасль ждет закон-спутник, который должен появиться в развитие закона об ЭПР, сказал Глеб Бабинцев. 24 декабря прошлого года законопроект-спутник одобрили на заседании правительства, документ готовят к внесению в Госдуму, уточнили в Минэке. По данным двух источников «Известий» в отрасли, это произойдет в ближайший месяц. В

соответствии с поручением президента от 31 декабря 2020 года законопроект-спутник должен быть принят до 1 мая 2021 года, указали в АНО «Цифровая экономика».

В беспилотном движении

Президент по итогам встречи с российскими инвесторами 11 марта 2020 года поручил разработать комплекс мероприятий по тестированию и поэтапному вводу в эксплуатацию на дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств без присутствия инженера-испытателя в салоне, напомнили «Известиям» в пресс-службе Минпромторга. Ведомство сейчас готовит соответствующий комплекс мероприятий, сказали там.

Автономные технологии уже готовы к запуску, считают эксперты. Беспилотным автомобилям не нужна другая дорожная инфраструктура, кроме той, что уже есть, сказал руководитель лаборатории автономных транспортных систем Центра компетенций НТИ на базе Университета Иннополис Салимжан Гафуров. Технологии развиваются, прогресс очевиден, но беспилотники выйдут на дорогу без инженеров, когда это будет разрешено, указал он. По его мнению, с высокой долей вероятности уже в этом году такие выезды произойдут.

Нормативно-правовые акты могут вступить в силу в ближайшие несколько месяцев, и технология будет готова к началу испытаний уже без человека на месте водителя, ожидает руководитель проекта «Беспилотный автомобиль StarLine» Борис Иванов. Сегодня уже проведено большинство экспериментов и тестирований высокоавтоматизированных транспортных средств, которые пока можно проводить только при присутствии оператора за рулем, сказал он.

Территории, где будут действовать экспериментально-правовые режимы, определяют в рамках процедуры согласования программы ЭПР в правительстве, отметили в «Яндексе». Сейчас беспилотники компании можно встретить на дорогах Москвы (в том числе на территории «Сколково») и Иннополиса (Татарстан). Но в салоне машины «Яндекса», перемещающейся по дорогам общего пользования, сегодня всегда находится страхующий водитель, напомнили в компании. Текущий уровень развития технологии позволяет начинать использование беспилотников в полностью автономном режиме (без человека в салоне) в условиях небольшого города, сказали в корпорации.

– По нашим расчетам, на решение самой сложной задачи – безопасного и эффективного движения в центре большого города в час пик – может потребоваться еще три-четыре года разработки, – указали в **пресс-службе «Яндекса»**.

В случае ДТП по вине беспилотника без человека в салоне ответственность будет нести разработчик конкретного транспортного средства, отметил Ярослав Федосеев. В крупных городах инфраструктура для перемещения таких машин по городу уже готова. Единственный барьер – законодательство, которое не допускает поездки автомобилей без водителя. Но в ближайшие несколько лет в правовой системе произойдут фундаментальные изменения, ожидают в AutoNet.

<https://iz.ru/1117123/anna-ustinova/brazdy-upravleniia-avtomobili-bez-pilota-mogut-vyiti-na-dorogi-v-etom-godu>

### **ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2021.01.27; ПЬЯНО РУЛЯ: КАК БУДУТ ИСКОРЕНЯТЬ НЕТРЕЗВОЕ ВОЖДЕНИЕ; КОНФИСКАЦИЯ АВТОМОБИЛЯ, НОВЫЕ ТЕСТЫ И ДРУГИЕ МЕРЫ БОРЬБЫ С ПЬЯНЫМИ ЗА РУЛЕМ**

За прошлый год только в Москве инспекторы ГИБДД выявили более 21 тыс. водителей в состоянии алкогольного опьянения. Причем многие водители попадались в нетрезвом виде уже не в первый раз. МВД и Минюст планируют ужесточить контроль за пьяными за рулем. Когда водителей начнут проверять с помощью новых тестов и как еще планируют бороться с этой проблемой, разбирались «Известия».

Снова садятся за руль

Согласно данным Управления ГИБДД по Москве, за 12 месяцев в столице было зафиксировано 10 975 фактов управления транспортом нетрезвыми водителями. Примерно столько же водителей отказались от прохождения медицинского освидетельствования. Автомобилисты не только пьют – в 2644 случаях было установлено наркотическое опьянение. Кроме того, в столице было возбуждено 1390 уголовных дел в отношении водителей, повторно севших за руль в пьяном виде.

Статистика в общероссийском масштабе пока неполная, но всё равно впечатляет: с января по ноябрь инспекторы поймали 270 тыс. нетрезвых водителей.

Несмотря на снижение показателей – это касается как аварийности, так и количества пойманных водителей, – пьянство за рулем всё еще остается серьезной проблемой. По данным ГИБДД, каждая четвертая авария с тяжелыми последствиями происходит по вине пьяных водителей.

Только на столичных дорогах водители в состоянии опьянения стали виновниками 319 аварий, в которых 56 человек погибло и 418 было ранено. И это только установленные случаи – ГИБДД указывает водителей, отказавшихся от медосвидетельствования, отдельно.

Сейчас за пьяную езду водителю грозит лишение прав на срок от 1,5 до 2 лет, а также штраф в размере 30 тыс. рублей. То же наказание предусмотрено и за передачу управления ТС нетрезвому водителю. Если автомобилист в течение года снова садится за руль в нетрезвом виде, наказание перетекает в разряд уголовных: водителю грозит лишение прав на три года, штраф до 300 тыс. рублей и лишение свободы на срок до двух лет. В случае аварии с пострадавшими по вине пьяного водителя ему грозит до девяти лет тюрьмы в зависимости от тяжести травм потерпевших.

Минюст планирует в новом КоАП ужесточить наказание для пьяных водителей. Если тот решит перевезти ребенка младше 16 лет, этот поступок обернется штрафом в 50 тыс. рублей и лишением прав на срок до трех лет. Минимальный срок пока что не определен.

«Лишили человека прав на долгий срок – он будет искать варианты, как продолжить ездить. И найдет эти варианты», – прокомментировал эту инициативу координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов.

В МВД настаивают на конфискации автомобилей у водителей, которые повторно сели за руль пьяными. В свою очередь, депутат Вячеслав Лысаков предложил более мягкий вариант: забирать машины у пойманных за нетрезвое вождение лишь на время, в виде залога до уплаты штрафа.

База без тайны

Кроме того, МВД и Минюст до 1 марта проработают вопрос о предоставлении судам права направлять на обязательное лечение от алкоголизма тех, кто неоднократно совершал правонарушения в нетрезвом виде.

«Все, кто стоит на учете и выявлен, должны стоять в базе ГИБДД, чтобы их автоматически блокировали. Это может стать побуждением к лечению. Если мы говорим о медтайне, у меня много кто лечится, но информацию я могу дать только по запросу от прокуратуры или суда», – рассказал «Известиям» нарколог-психиатр и главный врач профильной клиники Василий Шуров.

Обмен данными между Минздравом и МВД обсуждается не один год. Камнем преткновения стала врачебная тайна, согласно которой нельзя разглашать диагноз лечащегося.

«Были уже и распоряжения президента, и договоренности с МВД. Пока дело с мертвой точки не сдвинулось, ни один сотрудник ГИБДД не имеет доступа к базе. И это печально, за рулем иногда оказываются очень неадекватные люди», – поделился с «Известиями» шеф-редактор «Радио Автотор» Игорь Моржаретто.

Между тем есть способы не нарушать врачебную тайну, рассказали эксперты. «Можно просто ставить флажок – человек имеет медицинские противопоказания к управлению

автомобилем. Этого человека нужно уведомлять, чтобы он сдал водительское удостоверение и пошел к врачам», – рассказал Петр Шкуматов.

Пометят маркером

Есть несколько способов выявить хронического алкоголика, не стоящего на учете. К примеру, тест на маркеры, характерные для такого заболевания.

«Никто не делает обязательным тест на карбогидрат, дефицитный трансферин – признак хронического алкоголизма. У нас же есть ферменты, выдающие алкоголика. Две секунды, но тест дорогой, видимо, невыгодно», – рассказал Шуров.

Согласно приказу Минздрава, утверждающему новый порядок медосвидетельствования, этот тест должны были сделать обязательным с 1 января 2021 года. Однако старые нормы оставили до 2022 года, с началом которого все водители для получения справки должны будут сдать мочу на анализ наличия психоактивных веществ, а также кровь для определения карбогидрат-дефицитного трансферрина (CDT). Это тот самый маркер, который показывает регулярное употребление алкоголя.

Без понятых и видеосъемки

Еще одна инициатива от МВД – экспресс-проверки водителей на алкоголь – пока что находится на стадии окончательного обсуждения, которое в 2020 году было перенесено из-за карантина. Планировалось, что экспресс-тесты начнут предлагать всем попавшим под подозрение автомобилистам как быструю альтернативу алкотестеру или поездке в медучреждение. Тест будет безошибочно определять алкоголь или наркотики при температурах от  $-5^{\circ}\text{C}$  до  $+45^{\circ}\text{C}$ . К слову, такая проверка не предполагает ни наличия понятых, ни ведения видеосъемки.

Закупка экспресс-тестов предусмотрена **нацпроектом «Безопасные и качественные дороги»**. В 2019 году планировалось закупить 1,56 млн тестов, в 2020 году – еще столько же.

Сердечники станут пешеходами

Между тем в статистику МВД попадают не только пьяные, но и те, кто принимал запрещенные лекарственные препараты. Напомним, что в России существует реестр запрещенных к приему перед управлением ТС препаратов, в список которых входит, например, корвалол.

«Несколько лет назад у нас был большой круглый стол по лекарственным препаратам. Там был врач-нарколог, он сказал, что к нам привозят водителей на медосвидетельствование, мы у них находим какое-то ничтожное количество алкоголя или лекарств и пишем, что состояние опьянения установлено, но клинических признаков опьянения нет», – рассказал Петр Шкуматов.

«Пит-стоп» хулиганов

ГИБДД может выявлять неадекватных водителей с помощью системы «Пит-стоп», которая была запущена в Москве еще в 2017 году.

Камеры с таким программным обеспечением фиксируют превышение скоростного режима более чем на 60 км/ч, выезд на выделенку, нарушения правил парковки и выезд на пешеходный переход. Они автоматически передают информацию ближайшим экипажам ДПС, а те, в свою очередь, ловят нарушителей. Последним грозит наказание вплоть до лишения прав.

Однако эта система широкого распространения всё еще не получила. В частности, в прошлом году инспекторам было передано только 30 специальных планшетов, позволяющих получать данные с «Пит-стоп». Поэтому в ГИБДД просят бдительных автомобилистов сообщать по телефону о нетрезвых водителях.

<https://iz.ru/1116174/anastasija-pisareva/piano-rulia-kak-budut-iskoreniat-netrezvoe-vozhdenie>

### **ТАСС; 2021.01.27; НА СТРОИТЕЛЬСТВО ЧЕТВЕРТОГО МОСТА В НОВОСИБИРСКЕ ДО 2023 ГОДА ВЫДЕЛЯТ БОЛЕЕ 13 МЛРД РУБЛЕЙ**

Федеральные власти выделят в 2021-2023 годах более 13 млрд рублей на строительство четвертого моста через Обь в Новосибирске. Об этом сообщил на заседании коллегии **министерства транспорта** глава областного Минтранса Анатолий Костылевский.

В сентябре в ходе визита Новосибирск **вице-премьер Марат Хуснуллин** сообщал, что федеральные власти приняли решение об ускоренном выделении 8 млрд рублей в 2020 году на данный объект для его досрочной сдачи в декабре 2022 года.

«С **федеральным дорожным агентством** заключено соглашение на финансирование объекта на следующий бюджетный период 2021-2023 годов с общим объемом финансирования более 13 млрд», - сказал Костылевский.

По его словам, в 2020 году на строительство объекта было получено 6,5 млрд рублей. В настоящее время ведутся работы по возведению самого моста и эстакады, пешеходных переходов и путепровода.

Проект четвертого моста в Новосибирске реализуется с участием частного инвестора на основе концессионного соглашения, подписанного с Сибирской концессионной компанией в декабре 2017 года. Концедентом выступает правительство Новосибирской области в лице министерства транспорта и дорожного хозяйства. Проект включает создание транспортных развязок на обоих берегах Оби, общая протяженность всех объектов транспортной инфраструктуры превысит 5 км.

Ожидается, что при общей смете проекта примерно в 40 млрд рублей из федерального бюджета на строительные работы выделят 26 млрд, около 3,8 млрд на подготовку площадки пойдет из бюджета региона, остальное - средства концессионера. Проезд по мосту планируется сделать платным.

<https://tass.ru/sibir-news/10555129>

### **ПРАЙМ; 2021.01.27; НОВЫМ ГЛАВОЙ РОСАВТОДОРА МОЖЕТ СТАТЬ СТРОИТЕЛЬ КРЫМСКОГО МОСТА РОМАН НОВИКОВ**

Новым руководителем **Росавтодора** после назначения **Андрея Костюка** первым **замминистра транспорта** может стать замглавы руководителя дорожного агентства, экс-глава заказчика строительства Крымского моста Роман Новиков, рассказали РИА Новости источники в отрасли.

По словам собеседников агентства, Новиков, с сентября занимающий должность заместителя руководителя **Росавтодора** по строительству и капремонту дорог, - наиболее вероятная кандидатура на назначение руководителем агентства. В то же время один из источников РИА Новости не исключает, что на этот пост может быть назначен человек, «представляющий интересы» профильного **вице-преьера Марата Хуснуллина**.

Должность главы **Федерального дорожного агентства** стала вакантной 22 января, когда **премьер-министр Михаил Мишустин** назначил **Костюка**, бывшего **замминистра транспорта** и, по совместительству, руководителем **Росавтодора**, первым **замминистра транспорта РФ**, освободив его от занимаемой ранее должности.

Новиков - дорожник со стажем, с 2001 года работает в структурах, связанных со строительством и эксплуатацией дорог. С ноября 2014 по сентябрь 2018 года занимал должности первого заместителя начальника и начальника ФКУ Упрдор «Тамань», - структуры **Росавтодора**, которая была непосредственным заказчиком строительства Крымского моста. Затем он два года трудился в другом подведомственном учреждении дорожного агентства - ФКУ «Центральная Россия», после чего был назначен замглавы **Росавтодора**.

### **ПРАЙМ; 2021.01.27; ВОДИТЕЛЯМ НАПОМНИЛИ О ПОВЫШЕНИИ ПЛАТЫ ПРОЕЗДА ДЛЯ БОЛЬШЕГРУЗОВ**

С 1 февраля проезд по российским дорогам для автомобилей массой свыше 12 тонн станет дороже.

Теперь фуры будут платить за проезд через государственную систему «Платон» за каждый километр пробега на 14 копеек больше: 2,34 рубля.

Новый тариф «Платона» предусматривает компенсацию за вред, причиняемый федеральным трассам, он вступит в силу с 1 февраля 2021 года.

Как поясняет «Российская газета», размер платы был рассчитан на основании и с учетом годовой инфляции в РФ в период с 10 по 20 января. Это было сделано после публикации информации Росстата об индексе потребительских цен за 2020 год.

По информации **Росавтодора**, в системе «Платон» в настоящее время зарегистрировано свыше 617 тысяч грузоперевозчиков и больше 1,42 миллиона транспортных средств массой более 12 тонн. Четверть из них принадлежит иностранным логистическим компаниям.

Деньги, которые платят грузоперевозчики через систему «Платон», поступают в Федеральный дорожный фонд и расходуются на ремонт дорог.

С 2015 года - когда была запущена система - Фонд получил более 126 миллиардов рублей. Общий объем отремонтированных на эти деньги дорог составит 3,3 тысячи км. Количество мостовых сооружений - 130.

### **ПРАЙМ; 2021.01.27; РЖД ОБСУЖДАЮТ С МАШИНОСТРОИТЕЛЯМИ СНИЖЕНИЕ СРОКА СЛУЖБЫ ЛОКОМОТИВОВ С 40 ЛЕТ**

РЖД обсуждают с машиностроителями пересмотр срок службы локомотивов с 40 лет в меньшую сторону для закупок более нового и эффективного подвижного состава, сообщил заместитель генерального директора Сергей Кобзев.

«На сегодняшний день для нас важны сбалансированные закупки и мощности заводов производителей. Но мы видим, что в ряде случаев у нас еще пока совершенно новый парк. Мы бы видели решение другого вопроса, который сами тоже задали и с машиностроителями пытаемся решить: нужен ли нам срок службы 40 лет локомотиву, если он тем самым консервирует по сути старую часть технологических и технических решений, не дает возможности развиваться новому, более эффективному подвижному составу», - сообщил Кобзев на заседании комитета СФ по экономической политике по теме железнодорожного машиностроения.

Он отметил, что эта тема пока сыра, чтобы ее сейчас обсуждали на уровне Совета Федерации. «Но эти вопросы мы себе задали, и мы вместе с нашими партнерами пытаемся и ответить на эти вещи, чтобы не снижать темп работы, обновления и повышения эффективности работы», - добавил замгендиректора РЖД.

**Заместитель начальника департамента госполитики в области железнодорожного транспорта Минтранса РФ Константин Григорьев** также прокомментировал идею о пересмотре срока службы локомотивов.

**«По поводу 40 лет срока службы. Наверное, действительно это имеет смысл сделать. Но, тем не менее, хотелось бы сказать, что назначенный срок службы - это все-таки экономической показатель, и, соответственно, снижение срока службы, условно, с 40 до 30 лет, наверное, должно повлечь за собой и снижение цены, снижение стоимости продукции. И я считаю, что и все предприятия транспортного машиностроения в принципе должны этот вопрос рассмотреть»**, - сообщил он.

Согласно презентации Кобзева, РЖД планируют приобретать в 2021-2024 годах по 500 локомотивов в год, а в 2025 году увеличить закупки их до 522 единиц.

### **ТАСС; 2021.01.27; РЖД ПРЕДЛОЖИЛИ ОБСУДИТЬ СНИЖЕНИЕ СРОКА СЛУЖБЫ ЛОКОМОТИВОВ РАДИ РАЗВИТИЯ ТЕХНОЛОГИЙ**

РЖД предложили обсудить снижение срока службы локомотивов ради ускорения развития технологий, которые используются при создании тягового подвижного состава. Об этом в ходе круглого стола, прошедшего в Совете Федерации, сообщил замглавы компании Сергей Кобзев.

«Нужен ли нам срок службы 40 лет локомотиву, если он тем самым консервирует по сути старую часть технологических и технических решений, не дает возможности развиваться новому, более эффективному подвижному составу? Эта тема пока сыра, чтобы мы сейчас на вашем уровне, Совете Федерации, ее обсуждали, но эти вопросы мы себе задали, и мы вместе с нашими партнерами пытаемся и ответить на эти вещи», - сказал он.

Инициатива заслуживает того, чтобы рассмотреть ее более подробно, отметил заместитель начальника департамента госполитики в области железнодорожного транспорта Минтранса РФ Константин Григорьев, который также принимал участие в дискуссии.

«По поводу сорока лет срока службы. Наверное, действительно это имеет смысл сделать, но тем не менее, просто хотелось бы сказать, что назначенный срок службы - это все-таки экономический показатель», - отметил он.

Григорьев добавил, что снижение срока службы локомотива, условно говоря, с 40 до 30 лет, должно повлечь за собой и снижение стоимости продукции.

### **ГУДОК; СЕРГЕЙ ВОЛКОВ; 2021.01.27; ПЛОМБЫ ПРОВЕРЯТ НА СОВМЕСТИМОСТЬ**

Завтра, 27 января, ОАО «РЖД», ГП «Белорусская железная дорога», Международный координационный совет по трансъевразийским перевозкам (КСТП) совместно с железнодорожными операторами АО «ОТЛК ЕРА» и ЗАО «Евросиб СПб - Транспортные системы» отправят тестовый охранный поезд по маршруту Брест-Северный - Карталы-1. На нем будут впервые установлены электронные средства идентификации (ЭСИ) от трех разных производителей. В ходе теста проверят их совместимость и особенности охраны состава при наличии разных пломб.

ЭСИ для проведения испытаний предоставили ОДО «Белнефтегаз» (Белоруссия), АО «ИПК «СТРАЖ» и ООО «СЦ Транстелематика» (Россия). В проекте также примет участие Ведомственная охрана железнодорожного транспорта России (ФГП ВО ЖДТ), которая будет вести мониторинг охраны груза по всем участвующим в проекте системам ЭСИ на пути следования состава и реагировать на срабатывание систем. Поезд отправится по маршруту Брест-Северный (Белоруссия) - Карталы-1 на Южно-Уральской железной дороге (Россия), после чего пойдет в обратном направлении. Подвижной состав на проведение испытаний предоставит АО «ОТЛК ЕРА». Тестовые отправки так называемых охранных поездов КСТП реализует с 2019 года. Нынешняя отличается от прежних тем, что эксперимент с использованием ЭСИ разных производителей на одном контейнерном поезде никогда не производился. По словам советника генерального директора АО «ОТЛК ЕРА» Алексея Кима, целью проведения испытаний является определение возможности отслеживать целостность перевозимых грузов, если на контейнерах стоят разные ЭСИ. В ходе исследования специалисты проверят работу интеллектуальных систем мониторинга грузов, их синхронизацию друг с другом в реальном времени на одном контейнерном поезде. А также испытают взаимодействие электронных систем и ведомственной охраны. «В ходе мероприятий в дополнение к обычной пломбе грузоотправителя на контейнер установят различные электронные устройства контроля (электронные замки и электронные трекеры). Электронные устройства могут функционировать в режиме пломбы грузоотправителя или в режиме дополнительных

охранных устройств», - рассказал «Гудку» начальник Департамента по электронной технике и технологиям АО «ИПК «СТРАЖ» Олег Сурганов.

Электронные пломбы используются исключительно по инициативе Ведомственной охраны на транспорте. На контейнерах, которые находятся на платформах в составе одного поезда, не могут использоваться ЭСИ от разных производителей.

«Мы хотим предложить грузоотправителям выбор использования пломб разных производителей на одном поезде, для этого проводятся испытания, - говорит заместитель генерального секретаря КСТП Наталья Степанова. - Поскольку разные производители ЭСИ используют индивидуальные системы слежения и собственные личные кабинеты. Задача тестовой отправки - синхронизировать взаимодействие пользования разными системами ЭСИ в одном промежутке времени». Директор Департамента информационных технологий АО «ОТЛК ЕРА» Борис Новак отметил, что применение электронных навигационных пломб дает возможность отслеживать местонахождение грузов онлайн и позволяет оперативно реагировать мобильным военизированным группам в случае взлома электронных устройств. О чем сообщат сами ЭСИ.

По словам заместителя директора ОДО «Белнефтегаз» Андрея Аброскина, данная тестовая отправка поможет предприятию выйти на рынок железнодорожных перевозок. «С августа прошлого года во взаимодействии с таможенным комитетом Белоруссии наша система применяется при международных автомобильных перевозках, - рассказал он «Гудку». - Отправка охранного поезда позволит нам протестировать и использовать ЭСИ на железнодорожном транспорте. Надеемся, что после проведения тестовой отправки наша компания выйдет на рынок железнодорожных перевозок, поскольку данное направление является очень перспективным». «Основная задача испытаний - уход от необходимости осуществления физического контроля сохранности груза», - говорит Алексей Ким.

После проведения испытаний ЭСИ разных производителей и их практического применения во взаимодействии с другими системами на одном контейнерном поезде представители КТСП представят результаты в **Министерство транспорта России** для дальнейшей передачи их в Евразийское экономическое сообщество (ЕврАзЭС). «Сейчас у **Министерства транспорта РФ** есть нормативная база ЭСИ, которая допускает использование на сети РЖД определенных ЭСИ. Наша задача - создание нормативной единой базы ЭСИ для ее использования и на железных дорогах ЕврАзЭС. Сейчас мы проводим испытания в России и Белоруссии, после чего хотим расширить географию испытаний на территории Казахстана, а потом отправить поезд с разными системами ЭСИ по маршруту Китай - Европа. После того как испытания завершатся, мы поделимся результатами с «Гудком», - сказала Наталья Степанова.

### **ГУДОК; МАРИЯ АБДРИМОВА; 2021.01.27; БУДЬТЕ ЗДОРОВЫ; РАБОТНИКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА И ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ПРОТЕСТИРУЮТ НОВЫЙ МЕХАНИЗМ ПРОФИЛАКТИКИ ПРОФЗАБОЛЕВАНИЙ**

ОАО «РЖД» примет участие в пилот-ном проекте Минтруда и **Минтранса** по профилактике профессиональных заболеваний у работников транспорта, запуск которого запланирован на 1 апреля. Железнодорожники с ранними признаками воздействия на здоровье вредных производственных факторов получают дополнительный оплачиваемый отпуск и бесплатную путевку в один из центров реабилитации Фонда социального страхования.

Проект, разработанный Министерством труда и социальной защиты и **Министерством транспорта РФ**, направлен на предупреждение профзаболеваний у работников из группы риска - тех, кто трудится под воздействием неблагоприятных производственных факторов. Планируется создать систему мониторинга здоровья на производстве - проводить

профилактические наблюдения и при обнаружении первых признаков ухудшения состояния на время выводить человека из опасной зоны для реабилитации. «Сейчас все мероприятия для медицинской, социальной и профессиональной реабилитации проводятся только при выявлении профессиональных заболеваний. Проект позволит направлять в центры реабилитации Фонда социального страхования (ФСС) работников, у которых нет подтвержденного профзаболевания, но есть предпосылки его возникновения в связи с условиями труда», - пояснили «Гудку» в **пресс-службе** Минтруда. Эксперимент, предложенный двумя министерствами, стартует в апреле и продлится до конца года. Первыми новый механизм профилактики протестируют работники гражданской авиации и железнодорожного транспорта. Среди заявленных участников проекта - ПАО «Аэрофлот», АО «Авиакомпания «Сибирь» и ОАО «РЖД».

Компании должны сформировать и представить на согласование в **Минтранс** реестры работников, у которых по результатам медосмотров выявлены ранние признаки воздействия вредных или опасных производственных факторов и которым рекомендованы профилактические мероприятия. В Центральной дирекции здравоохранения ОАО «РЖД» (ЦДЗ) сообщили «Гудку», что участие в проекте примут 50 работников локомотивного комплекса - по 25 от Московской и Западно-Сибирской дирекций тяги. «В настоящее время мы совместно с департаментами социального развития и управления персоналом ОАО «РЖД» прорабатываем критерии отбора для участия в пилоте, после чего сформируем реестр работников», - уточнила начальник ЦДЗ Елена Жидкова. Железнодорожники, выбранные для участия в проекте, смогут пройти бесплатную реабилитацию в одном из двух центров ФСС. Работники Московской дирекции тяги получают путевки в Реабилитационный и учебный центр фонда в Одинцовском районе Московской области, а сибиряки будут оздоравливаться в Центре реабилитации Омска. Восстановительные процедуры будут подбираться индивидуально для каждого работника исходя из результатов, полученных во время медобследования. Программа оздоровления предварительно рассчитана на 14-18 дней - именно за такой промежуток времени санаторно-курортное лечение дает эффект и позволяет устранить ранние признаки воздействия вредных производственных факторов, отмечают в НИИ медицины труда имени академика Н.Ф. Измерова. На весь срок реабилитации - с учетом времени, которое необходимо, чтобы добраться до места лечения и обратно, - работнику будет предоставлен дополнительный оплачиваемый отпуск. Кроме того, согласно правилам проекта, работодатель оплатит расходы на проезд. Впоследствии все затраченные средства компаниям возместят в ФСС.

Чтобы оценить качество реабилитации работника, после окончания лечения его направят на итоговый медосмотр в медицинское учреждение, выдавшее направление на прохождение процедур. Затем все данные о результатах реабилитации передадут в ФСС, и фонд совместно с **Минтрансом** и Минтрудом оценит эффективность проекта, после чего будет принято решение о целесообразности такого подхода и его тиражирования. В ведомствах рассчитывают, что пилотный проект позволит отработать новый механизм профилактики, включая межведомственное взаимодействие, и объединит в единую систему корпоративный опыт по оздоровлению работников, который уже есть у работодателей, с методиками ФСС. К примеру, на железнодорожном транспорте уже отлажен механизм выявления и профилактики профзаболеваний. Профосмотрами сегодня охвачены все работники ОАО «РЖД» - это предрейсовые и предсменные медицинские осмотры, ежегодная диспансеризация. Такой охват позволил за последние семь лет более чем в два раза снизить количество работников, которым пришлось уйти с работы по состоянию здоровья. По итогам 2020 года количество впервые установленных случаев профессиональных заболеваний снизилось на 27%: с 48 случаев в 2019 году до 35 случаев, сообщили в ЦДЗ.

### **ТАСС; 2021.01.27; ЦППК ПРОВЕЛА РЕКОНСТРУКЦИЮ И МОДЕРНИЗАЦИЮ ШЕСТИ ОСТАНОВОЧНЫХ ПУНКТОВ В 2020 ГОДУ**

Центральная пригородная пассажирская компания (ЦППК) в прошлом году провела реконструкцию шести станций на Курском, Ярославском и Горьковском направлениях Московской железной дороги. Об этом сообщили ТАСС в среду в **пресс-службе** компании.

«В 2020 году были завершены работы на объектах: 14 км, Фрязино-Товарная, Чепелево, Молоди, Есино и Ленская. На остановочных пунктах заменены конструктивные элементы и покрытие платформ, а также установлены краевые балки с антискользящим покрытием. Для удобства маломобильных пассажиров платформы оборудованы пандусами, а для слабовидящих пассажиров - произведена укладка полос безопасности из тактильной плитки», - сообщили в **пресс-службе**.

Кроме того, на данных платформах установлены навесы для защиты от осадков, современное светодиодное освещение, новые лавочки и урны, система визуального и вербального информирования и обновлена навигация.

Как отметили в **пресс-службе**, весь период проведения строительно-монтажных работ движение пригородных поездов на участках осуществлялось в штатном режиме. Посадка и высадка пассажиров производились на временных деревянных платформах.

«Также в 2020 году на 118 объектах были завершены работы по текущему и капитальному ремонту. Реконструкция и модернизация остановочных пунктов проходят в рамках реализации совместной с **ОАО «РЖД»** инвестиционной программы. Ежегодно компания проводит работы на объектах инфраструктуры, обновляет подвижной состав и совершенствует сервисы для удобства пассажиров», - заключили в ЦППК.

<https://tass.ru/ekonomika/10560999>

### **ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; АННА ШУШКИНА; 2021.01.28; ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ ОБЯЗАТЕЛЬСТВАХ ПОРТОВЫХ ИНВЕСТОРОВ ПРИНЯТ В ПЕРВОМ ЧТЕНИИ**

Инвесторов предложили на правовом уровне обязать выполнять взятые на себя обязательства по строительству и модернизации портовой инфраструктуры. Соответствующий правительственный законопроект принят Госдумой в первом чтении на пленарном заседании 27 января.

В морских портах в последнее время увеличивается число инвестиционных проектов по развитию портовой инфраструктуры, реализация которых приостановлена инвестором на неопределенный срок, отметил **замминистра транспорта Дмитрий Зверев**. В то же время, земельные участки, предоставленные инвесторам именно для этих целей, не используются, сообщил он.

«В действующем законодательстве отсутствуют механизмы, закрепляющие **обязанность инвесторов по созданию объектов инфраструктуры морского порта и по осуществлению инвестиций в установленные сроки и в ранее определенном объеме**», - сказал **замминистра**.

Что нужно знать начинающему инвестору

Предлагаемый документ обязует частных инвесторов при инвестициях в портовую инфраструктуру представлять органам власти инвестиционную декларацию, на основе которой будут заключаться инвестиционные соглашения о создании объектов инфраструктуры морского порта.

Сторонами этих соглашений будут выступать инвестор, **Росморречфлот** и администрация субъекта, на территории которого планируется реализация объекта. В соглашении должна быть прописана реализация обязательств в запланированных параметрах и гарантия их выполнения.

«Это позволит установить четкий порядок реализации инвестпроектов на территории РФ и обеспечит создание объектов инфраструктуры морских портов в соответствии комплексным планом развития магистральной инфраструктуры», - отметил **Зверев**.

По его словам, новый **нацпроект «Комплексный план развития магистральной инфраструктуры»**, с учетом раздела его на федеральные проекты, до 2024 года предусматривает создание 30 объектов, чтобы выйти на прирост производственной мощности портов на 327 млн тонн.

**Зверев** сообщил, что синхронно **РЖД** уже занимается подготовкой документации либо осуществляет строительство соответствующих мощностей. «Железнодорожная инфраструктура к этому же периоду будет подготовлена», - добавил **замминистра**.

<https://www.pnp.ru/economics/zakonoproekt-ob-obyazatelstvakh-portovykh-investorov-prinyat-v-pervom-chtenii.html>

### **ТАСС; 2021.01.27; ГОСДУМА ОДОБРИЛА ВВЕДЕНИЕ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ДЕКЛАРАЦИЙ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ В МОРСКИХ ПОРТАХ**

Госдума в среду приняла в первом чтении правительственный законопроект, который обязывает инвесторов, занимающихся строительством на территории морских портов, предоставлять инвестиционные декларации и заключать соглашения, чтобы гарантировать реализацию проектов.

Как отметил на заседании Госдумы статс-секретарь - заместитель министра транспорта РФ **Дмитрий Зверев**, «в последнее время в морских портах увеличилось число инвестиционных проектов, реализация которых приостановлена инвестором на неопределенный срок». «В то же время земельные участки, предоставленные инвесторам именно для этих целей, не используются», - констатировал он.

При этом сейчас законодательством не предусмотрен правовой механизм, закрепляющий обязанность инвесторов по созданию объекта инфраструктуры морского порта, а также финансирование в установленные сроки и в заранее определенном объеме.

«В связи с этим законопроектом предлагается ввести обязанность предоставления частным инвестором при инициации нового проекта инвестиционной декларации», - пояснил **замминистра**. Кроме того, после согласования такой декларации будет заключаться инвестиционное соглашение между инвестором, **Росморречфлотом** и администрацией субъекта РФ, на территории которого планируется реализация объекта.

«Предметом предлагается признать обязательство по реализации проекта в запланированных параметрах и гарантии их выполнения», - добавил **Зверев**.

<https://tass.ru/ekonomika/10560007>

На ту же тему:

<http://morvesti.ru/news/1679/87907/>

<https://realty.ria.ru/20210127/porty-1594791908.html>

### **ПРАЙМ; 2021.01.27; РОСМОРРЕЧФЛОТ РАЗРАБАТЫВАЕТ ПОРТОВУЮ КОНЦЕССИЮ ДЛЯ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА - ЗАМГЛАВЫ**

Федеральное агентство морского и речного транспорта разрабатывает новое концессионное соглашение для создания терминала на Дальнем Востоке по аналогии с Лавной в Мурманской области, сообщил заместитель руководителя **Росморречфлота** **Захарий Джигоев**.

«К сожалению, у нас на данный момент действительно только одна концессия сейчас работает - это угольный терминал в Мурманске, порт Лавна. ... Мы сейчас идем дальше и работаем над еще одной концессией, уже на Дальнем Востоке, она более диверсифицированная - не моногруз. Рассчитываем, что в течение этого полугодия

**уже будет и вторая»,** - рассказал он в ходе открытой онлайн-дискуссии «Государственно - частное партнерство в сфере морского и речного транспорта».

Осенью 2018 года **Росморречфлот** подписал концессионное соглашение на строительство порта Лавна стоимостью 24 миллиарда рублей. Согласно подписанному документу, концессионер в лице ООО «Морской торговый порт Лавна» (входит в **Государственную транспортную лизинговую компанию**) должен построить угольный терминал, а концедент - **Росморречфлот** обеспечить транспортную доступность.

По словам Джиева, после разработки и реализации концессии **Росморречфлот** прогнозирует, что интерес к концессионному соглашению и в целом к такому сотрудничествукратно возрастет.

### **ТАСС; 2021.01.28; ПРЕЗИДЕНТ АБХАЗИИ ЗАЯВИЛ, ЧТО АЭРОПОРТ СУХУМА ЗАРАБОТАЕТ НЕ ПОЗДНЕЕ 2024 ГОДА**

Международный сухумский аэропорт им. Владислава Ардзинба заработает не позднее 2024 года. Об этом заявил президент Абхазии Аслан Бжания в среду вечером в эксклюзивном интервью Абхазскому государственному телевидению.

Аэропорт расположен в 18 км от Сухума в селе Бабушара Гулрыпшского района, но он не функционирует с конца грузино-абхазской войны 1992-1993 годов по решению ИСАО. Длина взлетно-посадочной полосы - 3,6 км, что позволяет аэропорту принимать практически все типы гражданских самолетов как со стороны моря, так и со стороны гор. В советский период терминал обслуживал до 5 тыс. пассажиров в сутки летом и до 1 тыс. - зимой.

«Для нас очень важно, чтобы заработал аэропорт Сухума. И он заработает не позднее 2024 года. В две недели раз [по теме Сухумского аэропорта] в **Минтрансе России** проходит совещание, в Сухум неоднократно приезжали специалисты из **Минтранса** и потенциальные инвесторы. Этот проект будет запущен и там будут работать более 1 тыс. человек. Положительное решение этой задачи будет определять судьбу нынешнего правительства. Если в 2024 году эта задача не будет решена, нам незачем сидеть в своих кабинетах», - сказал президент.

Другой крупный проект, над которым работает правительство Абхазии, по словам Бжании, связан с газификацией. «У нас предварительные переговоры прошли, наши российские друзья нам помогают и до 30 марта мы дадим заказ перед проектным институтом, который за несколько месяцев разработает схему газификации республики. Затем начнется работа, но пока сложно сказать, какое время она займет», - сказал президент. По его словам, в случае реализации проекта газификации несколько сот человек будут обеспечены рабочими местами, жители республики будут иметь в домах газ и «это очень важно, поскольку разгрузит нашу энергетику и не будет тех проблем, которые сегодня есть».

<https://tass.ru/ekonomika/10564809>

### **АГЕНТСТВО МОСКВА; 2021.01.27; МИНТРАНС РФ СОКРАТИЛ ПЕРИОД ОТВЕТСТВЕННОСТИ АВИАКОМПАНИЙ ЗА ПАССАЖИРА**

**Министерство транспорта РФ** в рамках ратификации Монреальской конвенции изменило период, когда авиаперевозчик несет ответственность за пассажира. Об этом Агентству городских новостей «Москва» сообщили в **пресс-службе ведомства**.

**«Это сделано в рамках ратификации Монреальской конвенции. Приводим свои акты в соответствие с ней. Фактически это влияет на время, с которого перевозчик несет ответственность за пассажира. Раньше этот период начинался с момента прохождения регистрации. Теперь - с момента посадки в самолет и до момента выхода из него»,** - сообщили в пресс-службе.

С 24 января 2021 года начал действовать приказ №374 Минтранса России от 15 сентября 2020 года, который вносит изменения в Федеральные авиационные правила, утвержденные приказом №82 Минтранса РФ от 28 июня 2007 года. Согласно внесенным изменениям период посадки пассажира на борт воздушного судна теперь начинается с момента входа пассажира на трап или иное средство, используемое для посадки, и оканчивается моментом прохода пассажира на борт. Период высадки пассажира с самолета начинается с момента входа на трап и оканчивается моментом покидания пассажиром трапа.

Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреальская конвенция) была принята в 1999 году. Закон о присоединении России к Монреальской конвенции вступил в силу для РФ 21 августа 2017 года.

<https://www.mskagency.ru/materials/3081847>

### **ТАСС; 2021.01.27; В РОСАВИАЦИИ ЗАЯВИЛИ, ЧТО ТОЧНЫХ СРОКОВ ЗАВЕРШЕНИЯ СЕРТИФИКАЦИИ BOEING 737 MAX В РФ НЕТ**

Точных сроков завершения сертификации самолета Boeing 737 MAX в России пока нет, сообщили журналистам в **Росавиации** на фоне новостей о том, что Европейское агентство авиационной безопасности (EASA) одобрило возвращение в эксплуатацию модифицированной версии Boeing 737 MAX.

**«Процесс сертификации Boeing 737 MAX ведется Росавиацией совместно с Авиарегистром России в плановом порядке. Точные сроки завершения в настоящее время указывать преждевременно,-** говорится в сообщении **Росавиации**. -

Ранее EASA объявило, что Boeing 737 MAX после модификации готов вернуться в эксплуатацию в Евросоюзе.

В октябре 2018 года Boeing 737 MAX 8 индонезийской компании Lion Air упал в Яванское море вскоре после вылета, погибли все 189 человек на борту. Вторая катастрофа с самолетом этой модели произошла в марте 2019 года в Эфиопии, в ней погибли 157 человек.

После того эксплуатация Boeing 737 MAX была приостановлена. Руководство Boeing признало, что причиной крушения обоих лайнеров был сбой системы автоматического управления MCAS. Позднее авиакомпания внес изменения в работу MCAS.

В октябре 2020 года EASA признало Boeing 737 MAX достаточно безопасным.

<https://tass.ru/ekonomika/10560747>

### **ТАСС; 2021.01.27; ВЛАСТИ МОСКВЫ МОГУТ РЕШИТЬ ПРОБЛЕМЫ С ЖК «ФИЛАТОВ ЛУГ» ОКОЛО АЭРОПОРТА ВНУКОВО ЛЕТОМ**

Власти Москвы ожидают, что решить проблему с вводом в эксплуатацию спорного жилого комплекса (ЖК) «Филатов луг» в Новой Москве возле аэропорта Внуково получится летом 2021 года - после реконструкции радиолокационного комплекса на позиции «Зименки». Об этом сообщил руководитель департамента развития новых территорий Москвы Владимир Жидкин на пресс-конференции в ТАСС в среду.

«Мы рассчитываем на то, что локатор, который сегодня поднимается на несколько метров, локатор «Зименки», позволит нам, городу, эти объекты принять. И это основной механизм, способ решения истории с ЖК «Филатов луг». В первом полугодии должны построить этот локатор, какое-то время уйдет на его ввод, поэтому мы рассчитываем, что где-то летом этот вопрос должен быть урегулирован и решен», - сказал Жидкин.

Чтобы самолеты, летающие из аэропорта Внуково, могли улавливать сигнал, решено на несколько метров увеличить высоту радиолокатора на позиции «Зименки», добавил Жидкин. Он отметил, что при проектировании жилого комплекса «Филатов луг»

застройщик не нарушил никаких правил согласования и размещения объектов. «Но потом появились приаэродромные территории, и они пошли вразрез с ранее принятыми решениями», - объяснил Жидкин.

<https://tass.ru/nedvizhimost/10557991>

### **ТАСС; 2021.01.27; FINNAIR ПОДТВЕРДИЛА НАЧАЛО ПОЛЕТОВ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГ С 29 ЯНВАРЯ**

Финская авиакомпания Finnair подтверждает, что с 29 января вновь начнет выполнять рейсы между Хельсинки и Санкт-Петербургом. Об этом сообщили в среду ТАСС в **пресс-службе** перевозчика.

«У нас есть необходимые разрешения на выполнение полетов в Санкт-Петербург и обратно. Рейсы начнутся в пятницу, 29 января», - сказали там. Полеты будут осуществляться по пятницам и воскресеньям.

В понедельник в **пресс-службе** российского кабмина сообщили, что Россия снимает ограничения на въезд для граждан Финляндии, Вьетнама, Индии и Катара, авиасообщение с которыми возобновится с 27 января. Между тем, как сообщило ТАСС финское МВД, россияне пока не смогут свободно приезжать в Финляндию. Ограничения для туристических поездок по решению финского правительства продлятся как минимум до 25 февраля.

В конце января полеты между Финляндией и Россией возобновляет также российская **авиакомпания «Аэрофлот»**.

Ограничения на финской границе

С 19 марта по 13 мая Финляндия закрывала границы, чтобы помешать распространению коронавируса. С 19 сентября страна разрешила въезд без необходимости самоизоляции из государств, где число случаев заражения не превышает 25 на 100 тыс. жителей в последние две недели.

В настоящее время въезд в Финляндию из РФ разрешен для членов семьи гражданина страны (мужа, жены, родителей несовершеннолетних детей), а также при возникновении неотложных семейных обстоятельств: рождении ребенка, серьезной болезни близкого родственника, собственной свадьбы. Кроме того, с 1 октября въезд разрешен владельцам недвижимости на финской территории, если объект требует неотложного ремонта.

<https://tass.ru/ekonomika/10557669>

### **РИА НОВОСТИ; 2021.01.27; «АЭРОФЛОТ» ОТМЕНИЛ РЯД РЕГУЛЯРНЫХ МЕЖДУНАРОДНЫХ РЕЙСОВ**

«Аэрофлот» в марте-апреле снова отменяет ряд регулярных международных рейсов из РФ из-за продолжения действия ограничений в связи с пандемией коронавируса, сообщает компания.

«Аэрофлот» вносит изменения в программу полетов регулярных международных рейсов в связи с продолжением действия ограничений, связанных с распространением коронавирусной инфекции (COVID-19)», - говорится в сообщении.

С 28 марта по 30 апреля отменены рейсы из Москвы в Актау, Актобе, Аликанте, Алматы, Амстердам, Атырау, Афины, Баку, Бангкок, Барселону, Бейрут, Берлин, Бишкек, Брюссель, Болонью, Будапешт, Бухарест, Бухару, Валенсию, Варшаву, Вашингтон, Венецию, Вену, Верону, Вильнюс, Гавану, Гамбург, Ганновер, Гонконг, Гуанчжоу, Денпасар, Дрезден, Дублин, Дюссельдорф, Ереван, Загреб, Караганду, Кишинев, Коломбо, Копенгаген, Костанай, Ларнаку, Лос-Анджелес, Лион, Лиссабон, Любляну, Мадрид, Майами, Малагу, Марсель, Милан, Мумбай, Мюнхен, Ниццу, Нью-Йорк, Неаполь, Осаку, Осло, Ош, Париж, Прагу, Пекин, Пхукет, Ригу, Рим, Римини, Салоники, Самарканд,

Софию, Стокгольм, Таллин, Ташкент, Тегеран, Тель-Авив, Тенерифе, Тиват, Улан-Батор, Франкфурт-на-Майне, Ханой, Хошимин, Цюрих, Шанхай, Штутгарт, Шымкент.

С 28 марта по 30 апреля отменены рейсы из Казани во Франкфурт-на-Майне. С 23 апреля по 30 апреля отменены рейсы из Москвы в Пальма-де-Майорку. С 24 апреля по 30 апреля отменены рейсы из Москвы в Бургас и Ираклион.

<https://ria.ru/20210127/aeroflot-1594846953.html>

### **ПРАЙМ; 2021.01.27; S7 ДО КОНЦА МАРТА ЗАПУСТИТ ЕЩЕ ТРИ ЧАРТЕРНЫХ РЕЙСА**

S7 с 19 февраля откроет чартерные рейсы в Малагу (Испания), с 23 февраля в Берлин, с 28 марта в Бургас (Болгария), к перевозке будут приниматься пассажиры, которым разрешен перелет в условиях действующих ограничений, сообщает **пресс-служба** авиакомпании.

«Аэрофлот» возобновляет регулярные рейсы в Финляндию

«В соответствии с разрешением **Росавиации**, S7 Airlines открыла продажу на еженедельные чартерные рейсы из Москвы в города Испании (Малага), Германии (Берлин) и Болгарии (Бургас). К перевозке на данных рейсах будут приниматься те категории пассажиров, кому разрешен перелет в условиях действующих ограничений», - говорится в сообщении.

Рейсы планируются по следующему расписанию: по пятницам с 19 февраля - Москва-Малага-Москва; по вторникам с 23 февраля - Москва-Берлин-Москва; по воскресеньям с 28 марта - Москва-Бургас-Москва.

Авиакомпания уточняет, что перелет на чартерных грузопассажирских рейсах из Москвы в Европу разрешен гражданам страны назначения, стран Евросоюза и Шенгенского соглашения, или с видом на жительство согласно правилам, ознакомиться с которыми можно на сайте перевозчика в разделе «Международные перелеты».

Приобрести авиабилеты на рейсы в Москву могут граждане России, а также иностранные граждане, которые имеют право на въезд в РФ. Иностранцам до посадки на рейс необходимо предъявить сотрудникам контроля справку об отрицательном ПЦР-тесте на коронавирус со сроком действия не более 72 часов.

«S7 Airlines оставляет за собой право не допустить к перелету пассажиров, которые не удовлетворяют обозначенным условиям перевозки», - говорится в сообщении.

### **Ъ ПРИКАМЬЕ; 2021.01.27; В ПЕРМСКОМ АЭРОПОРТУ ОБЪЯСНИЛИ, ПОЧЕМУ ПРОДОЛЖАЮТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ АВТОБУСЫ ВМЕСТО ТЕЛЕТРАПОВ**

В международном аэропорту «Пермь» дали разъяснения по работе телескопических трапов. Ранее от пассажиров поступило большое количество обращений, что, несмотря на заработавшие телетрапы, их продолжают перевозить на автобусах.

В **пресс-службе** Большого Савино пояснили, что автобусы продолжают работу наряду с телетрапами, поскольку также являются частью аэропортовой инфраструктуры, и это обычная практика для любого аэропорта мира, где есть телетрапы. Также в аэропорту сообщили, что в связи с производственными мощностями невозможно подсоединять к «рукавам» каждый самолет, особенно утром, когда задействовано максимальное количество стоянок воздушных судов. Кроме того, есть небольшие самолеты, у которых технически нет возможности использовать телетрапы, например, суда ATR и CRJ.

Еще одна причина – если самолет прилетает, а следующий его вылет по расписанию только через несколько часов, то подсоединять воздушное судно к телетрапу нецелесообразно, и в этом случае пассажиров от трапа доставляют на автобусах в аэровокзал. Если время между рейсами оптимально, используется телетрап.

«В связи со сложными технологическими процессами и нюансами обслуживания воздушных судов, службы аэропорта в каждом отдельном случае принимают оптимальное

решение по использованию телетрапов или автобусов для доставки пассажиров», – резюмировали в аэропорту.

Напомним, телескопические трапы в пермском аэропорту были смонтированы в начале сентября 2020 года в рамках проекта реконструкции инженерных сооружений Большого Савино. Планировалось, что уже в середине сентября они будут введены в эксплуатацию, однако в итоге их запуск состоялся 15 января текущего года. Всего в Большом Савино работает пять телетрапов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4663348>