



## Ежедневный мониторинг СМИ

12 ФЕВРАЛЯ 2020

ТАСС; 2020.11.02; МИШУСТИН ВПЕРВЫЕ СОБЕРЕТ ПРЕЗИДИУМ СОВЕТА ПО НАЦПРОЕКТАМ.....	4
РИА НОВОСТИ; 2020.11.02; ДИПЛОМАТ: КАИР ДОБИЛСЯ ПРОГРЕССА В УКРЕПЛЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОПОРТОВ .....	4
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.11.02; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ УТОЧНИТЬ ПАРАМЕТРЫ ГОСПРОГРАММЫ «РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ» .....	5
РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА, ПЕТР КАНАЕВ; 2020.11.02; МИНФИН ПРЕДЛОЖИЛ АВИАКОМПАНИЯМ ОТКАЗАТЬСЯ ОТ РАСЧЕТОВ В ДОЛЛАРАХ; КАК ЭТО ПОВЛИЯЕТ НА РАСХОДЫ ПЕРЕВОЗЧИКОВ .....	5
РИА НОВОСТИ; 2020.11.02; МИНТРАНС НЕ ПОЛУЧАЛ ПРЕДЛОЖЕНИЙ ПЕРЕВЕСТИ РАСЧЕТЫ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.....	7
ИНТЕРФАКС; 2020.11.02; МИНТРАНС РФ ПРЕДЛОЖИЛ ВЫДЕЛИТЬ 1,6 МЛРД РУБЛЕЙ АВИАКОМПАНИЯМ ЗА ОГРАНИЧЕНИЕ РЕЙСОВ В КНР .....	7
ТАСС; 2020.11.02; МИНТРАНС: СОЗДАНИЕ НОВОЙ АВИАКОМПАНИИ В ДФО ОБОЙДЕТСЯ ДОРОЖЕ РЕОРГАНИЗАЦИИ СУЩЕСТВУЮЩЕЙ .....	8
ИНТЕРФАКС; 2020.11.02; «ПЛОСКИЕ» ТАРИФЫ АЭРОФЛОТА В ДФО МОГУТ ОСТАВИТЬ ТОЛЬКО ДЛЯ МЕСТНЫХ ЖИТЕЛЕЙ .....	9
ИНТЕРФАКС; 2020.11.02; МИНТРАНС РФ ПРОДОЛЖАЕТ ДОБИВАТЬСЯ АВИАКЕРОСИНОВЫХ СУБСИДИЙ, ПРОТИВ ИДЕИ ИСПОЛЬЗОВАТЬ РОЯЛТИ АЭРОФЛОТА.....	10
ИНТЕРФАКС; 2020.11.02; ИДЕЯ СОЗДАТЬ АВИАКОМПАНИЮ ДЛЯ ДФО НА БАЗЕ «АВРОРЫ» КАЖЕТСЯ ВПОЛНЕ ЗДРАВНОЙ - МИНТРАНС РФ .....	10
ТАСС; 2020.11.02; МАРШРУТНУЮ СЕТКУ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ АВИАКОМПАНИИ ОПРЕДЕЛЯТ ДО КОНЦА ФЕВРАЛЯ .....	11
ТАСС; 2020.11.02; КАМЧАТКА БУДЕТ УЧАСТВОВАТЬ В СОЗДАНИИ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ АВИАКОМПАНИИ.....	11
МК МАГАДАН; 2020.11.02; СЕРГЕЙ НОСОВ ПРОТИВ ЗАКРЕПЛЕНИЯ ДЕШЁВЫХ АВИАБИЛЕТОВ ЗА ЖИТЕЛЯМИ КОЛЫМЫ .....	12
РИА НОВОСТИ; 2020.11.02; ФСО ПОДГОТОВИЛА ПРОЕКТ ПРИКАЗА О ЗАЩИТЕ ГОСОБЪЕКТОВ ОТ БЕСПИЛОТНИКОВ .....	12
ТАСС; 2020.11.02; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА В 2020 ГОДУ ПРОВЕРИТ БЮДЖЕТ СТРОИТЕЛЬСТВА Ж/Д ПОДХОДОВ К КРЫМСКОМУ МОСТУ .....	13
ТАСС; 2020.11.02; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ПРОВЕРИТ, КАК РЖД МОДЕРНИЗИРУЮТ БАМ И ТРАНССИБ.....	13
ТАСС; 2020.11.02; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ПРОВЕРИТ РАСХОДЫ НА ДОРОГУ «ЕВРОПА - ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ», ВКЛЮЧАЯ ЦКАД И М-11 .....	14
РИА НОВОСТИ; 2020.11.02; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ПРОВЕРИТ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СРЕДСТВ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЦКАД .....	14
ТАСС; 2020.11.02; МВД ПРИОСТАНОВИЛО ВЫДАЧУ ГРАЖДАНАМ КИТАЯ ТРУДОВЫХ ПРИГЛАШЕНИЙ .....	15
РИА НОВОСТИ; 2020.11.02; В РАБОЧЕЙ ГРУППЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ОТРАЗИТЬ В КОНСТИТУЦИИ НАЦПРОЕКТЫ .....	15
РИА НОВОСТИ; 2020.11.02; ХУСНУЛЛИН ПООБЕЩАЛ ПОМОЩЬ В РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ В РЕГИОНАХ.....	16
ИНТЕРФАКС; 2020.11.02; СУДА СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ ПРЕДПОЛАГАЕТСЯ ОБСЛУЖИВАТЬ НА САХАЛИНЕ - ВЛАСТИ.....	16

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИНГА ДМИТРИЕВА; 2020.11.02; СКАТЕРТЬЮ ДОРОЖКА; КАПВЛОЖЕНИЯ ОБЕСПЕЧАТ БЕЗОПАСНОСТЬ И СКОРОСТЬ НА АВТОМАГИСТРАЛЯХ .....	17
ТАСС; 2020.11.02; ВЛАСТИ СТАВРОПОЛЯ ПЛАНИРУЮТ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ НА 20% БОЛЬШЕ ДОРОГ В 2020 ГОДУ .....	18
РИА НОВОСТИ; 2020.11.02; ГИБДД НАЗВАЛА САМОЕ ИГНОРИРУЕМОЕ МОСКВИЧАМИ ПРАВИЛО ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ .....	18
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НИКИТА ЗАЙКОВ; 2020.11.02; ГЛАВНЫЙ УЗЕЛ НА ШЕЛКОВОМ ПУТИ; ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ РАСШИРЯТСЯ .....	19
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НИКОЛАЙ ГРИЩЕНКО; 2020.11.02; ЗА ДЕНЬГАМИ ПРИДЕТСЯ ПОБЕГАТЬ; ДОНСКИЕ МУНИЦИПАЛИТЕТЫ НЕ ЗНАЮТ, КАК ВЗЫСКАТЬ ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ .....	19
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР ТАЮРСКИЙ; 2020.11.02; РЕЛЬСЫ УЖЕ НЕ ЭКЗОТИКА; В ЯКУТИИ СФОРМИРУЮТ СТУДЕНЧЕСКИЙ ОТРЯД ПРОВОДНИКОВ .....	21
РИА НОВОСТИ; 2020.11.02; СПАСИТЕЛЬНЫЙ ПОЛЕТ: КАК ГОТОВЯТ БУДУЩИХ ПИЛОТОВ .....	21
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.11.02; ОСАГО СТАНЕТ ДЕЛОМ ТЕХНИКИ; ГИБДД ПОЛУЧИТ ПРАВО АННУЛИРОВАТЬ РЕЗУЛЬТАТЫ НЕЗАКОННОГО ТЕХОСМОТРА .....	22
RNS; 2020.11.02; МВД ПОДГОТОВИЛО ПРОЕКТЫ О ПРАВИЛАХ РАБОТЫ СИСТЕМЫ ТЕХОСМОТРА .....	24
ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛЬЯ БАШЛЫКОВА; 2020.11.02; ТАКСИ НЕ ВЕЗЁТ: БЫВШИМ НАСИЛЬНИКАМ И УБИЙЦАМ ЗАПРЕТЯТ САДИТЬСЯ ЗА РУЛЬ; ЗАКОНОПРОЕКТ, ОГРАНИЧИВАЮЩИЙ ТРУДОУСТРОЙСТВО СУДИМЫХ ЗА ТЯЖКИЕ ПРЕСТУПЛЕНИЯ, ПРАВИТЕЛЬСТВО ВНЕСЕТ В ГОСДУМУ В ОКТЯБРЕ .....	24
ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛЬЯ ИЛЬИНА; 2020.11.02; СКИНЬТЕ ЗА ПРОЕЗД: ЛЬГОТНЫЙ БИЛЕТ РАЗРЕШАТ ОПЛАТИТЬ БАНКОВСКОЙ КАРТОЙ; ТРОЙКА КРУПНЕЙШИХ КРЕДИТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ ОБЕСПЕЧИТ ЭТУ ВОЗМОЖНОСТЬ В ДЕСЯТКАХ РЕГИОНОВ В 2020 ГОДУ .....	26
РБК АВТОНОВОСТИ; ИВАН АНАНЬЕВ; 2020.11.02; ШТРАФ ЗА ШИПЫ И 80 КМ/Ч НА ТРАССЕ: КАК ИЗМЕНИТСЯ ЖИЗНЬ АВТОМОБИЛИСТОВ; В ИЗНОСЕ ДОРОГ ЗИМОЙ ОБВИНЯЮТ ШИПОВАННУЮ РЕЗИНУ И СЛИШКОМ ВЫСОКИЕ СКОРОСТИ НА МАГИСТРАЛЯХ, ПОЭТОМУ НАКАЗЫВАТЬ ЗА ШИНЫ НЕ ПО СЕЗОНУ ПРЕДЛАГАЮТ СТРОЖЕ .....	27
КОММЕРСАНТЬ (РОСТОВ); ВАДИМ ВОДОЛАЗОВ; 2020.11.02; ПОДРЯДЧИК СЪЕЗЖАЕТ С ДОРОГИ; «ДОНАЭРОДОРОСТРОЙ» РАСТОРГАЕТ КОНТРАКТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО «СЕВЕРНОГО ОБХОДА» .....	29
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА ЦЕНТРАЛЬНОГО ОКРУГА; ЭЛИНА ТРУХАНОВА; 2020.11.02; ЗАГЛОХ НА ПЕРЕКРЕСТКЕ; ЯРОСЛАВЦЫ С ТРУДОМ ПРИВЫКАЮТ К ОБНОВЛЕННОЙ СХЕМЕ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК .....	30
ТАСС; 2020.11.02; В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ ОТКРЫЛИ КРУПНЕЙШУЮ НА БАЙКАЛЕ ЛЕДОВУЮ ДОРОГУ НА ОЛЬХОН .....	32
ИНТЕРФАКС; 2020.11.02; РОСАВТОДОР ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКА ДЛЯ РЕКОНСТРУКЦИИ ПОЧТИ 30 КМ АВТОДОРОГИ «ЛЕНА» В ЯКУТИИ ЗА 6,6 МЛРД РУБ. ....	33
ИНТЕРФАКС; 2020.11.02; ЧИСЛО АВТОМОБИЛЕЙ, ЗАРЕГИСТРИРОВАННЫХ В СИСТЕМЕ «ЭРА-ГЛОНАСС», ПРЕВЫСИЛО 5 МЛН .....	33
ТАСС; 2020.11.02; КРЫМСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ПОДВЕЛА ИТОГИ РАБОТЫ ЗА ЯНВАРЬ 2020 ГОДА .....	34
ТАСС; 2020.11.02; В КРЫМУ ОЖИДАЮТ СНИЖЕНИЯ ЦЕН НА ТОПЛИВО ПОСЛЕ ЗАПУСКА ГРУЗОВЫХ ПОЕЗДОВ .....	34
ТАСС; 2020.11.02; «ЛАСТОЧКА» КРАСНОДАР - АНАПА ПЕРЕВЕЗЛА ОКОЛО 15 ТЫС. ПАССАЖИРОВ .....	35

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.11.02; МИМО КАССЫ; ЛЬГОТНИКИ СМОГУТ ПРИОБРЕТАТЬ БИЛЕТЫ НА ЭЛЕКТРИЧКИ ЧЕРЕЗ ИНТЕРНЕТ .....	35
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА АНТИПОВА; 2020.11.02; ТЕПЛОВОЗ СИГНАЛИТ РЫНКУ; РЕЛЬСЫ ЖДУТ ПРИТОКА ЧАСТНОГО КАПИТАЛА .....	37
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА ЮГА РОССИИ; РОМАН МЕРЗЛЯКОВ; 2020.11.02; УМНЫЙ ВОКЗАЛ; В ВОЛГОГРАДСКУЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ ВЛОЖАТ 12 МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ .....	38
РИА НОВОСТИ; 2020.11.02; АЭРОЭКСПРЕСС СОЕДИНИТ АЭРОПОРТ СИМФЕРОПОЛЯ С СЕВАСТОПОЛЕМ.....	39
РБК КРАСНОДАР; 2020.11.02; РЖД ИНВЕСТИРУЕТ В Ж/Д ИНФРАСТРУКТУРУ КУБАНИ В 2020Г. ОКОЛО 30 МЛРД РУБ. ....	39
РИА НОВОСТИ; 2020.11.02; ПЕРЕВОЗКИ МЕЖДУ РОССИЕЙ И КИТАЕМ ПО ЗАБАЙКАЛЬСКОЙ Ж/Д В ЯНВАРЕ ВЫРОСЛИ .....	40
ТАСС; 2020.11.02; ОКОЛО 500 ЧЕЛОВЕК ПОГИБЛИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ В МОСКВЕ И ПОДМОСКОВЬЕ В 2019 ГОДУ .....	40
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА КРЫМА; ЮЛИЯ КРЫМОВА; 2020.11.02; КАТЕР К ПРИЧАЛУ; СЕВАСТОПОЛЬ РАСШИРИТ СЕТЬ МОРСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА .....	41
ТАСС; 2020.11.02; ГРУЗОБОРОТ МОРСКИХ ПОРТОВ РФ ЗА ЯНВАРЬ ВЫРОС НА 1,7%, ДО 68,58 МЛН Т .....	42
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА АЛПАТОВА; 2020.11.02; САМОЛЕТ СБРАСЫВАЕТ ГРУЗ; В МИРЕ ПАДАЮТ ОБЪЕМЫ ПЕРЕВОЗОК ТОВАРОВ .....	43
ТАСС; 2020.11.02; В АЭРОПОРТУ ТОМСКА НАЧАЛСЯ РЕМОНТ ВПП.....	43
ИНТЕРФАКС; 2020.11.02; ТЕНДЕР НА ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОПОРТОВОГО КОМПЛЕКСА В КРЫМУ ЗА 932 МЛН РУБ. ВНОВЬ НЕ СОСТОЯЛСЯ .....	44
ТАСС; 2020.11.02; «АЭРОФЛОТ» С 29 МАРТА ЗАПУСТИТ РЕЙСЫ ИЗ КРАСНОЯРСКА В БРАТСК .....	45
РИА НОВОСТИ; 2020.11.02; S7 И «ДОМОДЕДОВО» ПЕРВЫМИ В РОССИИ НАЧАЛИ СОРТИРОВАТЬ МУСОР С РЕЙСОВ .....	45
РИА НОВОСТИ; 2020.11.02; В РОССИИ СОЗДАЛИ КОМПЛЕКС ДЛЯ СКРЫТОЙ ПРОВЕРКИ ЛЮДЕЙ В АЭРОПОРТАХ .....	45
РИА НОВОСТИ; 2020.11.02; АЭРОПОРТ СОЧИ УВОЛИЛ ГРУЗЧИКА, РАЗБИВШЕГО КЛЕТКУ С СОБАКОЙ .....	46
РИА НОВОСТИ; 2020.11.02; ПОЧТИ 1,2 ТЫСЯЧИ АВИАДЕБОШИРОВ НЕ ПУСТИЛИ НА САМОЛЕТ В 2019 ГОДУ .....	46
ТАСС; 2020.11.02; В СК НАЗВАЛИ ПРИЧИНУ ОБРУШЕНИЯ ТРАПА В АЭРОПОРТУ БАРНАУЛА В ФЕВРАЛЕ 2019 ГОДА.....	47
ТАСС; 2020.11.02; ПОТЕРПЕВШИЙ ПО ДЕЛУ О КРУШЕНИИ SSJ-100 ОТКАЗАЛСЯ ОТ КОМПЕНСАЦИИ «АЭРОФЛОТА».....	47
ПРАЙМ; 2020.11.02; ВС РФ ПОДДЕРЖАЛ «САРАТОВСКИЕ АВИАЛИНИИ» В СПОРЕ С «РОССИЕЙ» ВОКРУГ РАЗБИВШЕГОСЯ АН-148 .....	47

**ТАСС; 2020.11.02; МИШУСТИН ВПЕРВЫЕ СОБЕРЕТ ПРЕЗИДИУМ СОВЕТА ПО НАЦПРОЕКТАМ**

Премьер-министр России Михаил Мишустин в среду проведет заседание президиума Совета при президенте РФ по стратегическому развитию и национальным проектам. Предыдущее совещание состоялось в декабре 2019 года с участием членов прежнего кабинета министров. Поэтому для председателя правительства, который неделю назад также возглавил президиум Совета по **нацпроектам**, это будет первое заседание в новом качестве.

«Участники заседания обсудят вопросы организации проектной деятельности в 2020 году, включая меры по формированию и достижению общественно значимых результатов национальных проектов (программ), предложения по упрощению и оптимизации процессов и процедур управления национальными проектами (программами)», - сообщила пресс-служба кабинета министров.

Ранее Мишустин для реализации положений послания президента РФ Владимира **Путина** парламенту поручил до 20 февраля представить в правительство предложения по уточнению национальных проектов и программ. Это задание должны выполнить руководители федеральных органов исполнительной власти - руководители национальных проектов. Также Минэкономразвития РФ вместе с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти предстоит подготовить и до 20 февраля представить в кабмин предложения по уточнению единого плана по достижению национальных целей развития страны до 2024 года. Кроме того, премьер-министр ранее поручал своим заместителям провести ревизию проделанной работы по реализации национальных проектов.

По данным пресс-службы правительства, в нынешнем заседании примут участие первый вице-премьер Андрей Белоусов, вице-премьеры Виктория Абрамченко, Татьяна Голикова, Марат Хуснуллин, Дмитрий Чернышенко, помощник президента РФ Максим Орешкин, министр экономического развития Максим Решетников, министр финансов Антон Силуанов, **министр транспорта Евгений Дитрих**, министр природных ресурсов и экологии Дмитрий Кобылкин, министр труда и социальной защиты Антон Котяков, министр просвещения Сергей Кравцов, министр культуры Ольга Любимова, министр промышленности и торговли Денис Мантуров, министр здравоохранения Михаил Мурашко, министр науки и высшего образования Валерий Фальков, министр цифрового развития, связи и массовых коммуникаций Максют Шадаев, министр строительства и жилищно-коммунального хозяйства Владимир Якушев, председатель ВЭБ.РФ Игорь Шувалов.

Совет при президенте РФ по стратегическому развитию и национальным проектам является совещательным органом при главе государства, который образован для обеспечения взаимодействия органов власти, общественных объединений, научных и других организаций при рассмотрении вопросов, связанных со стратегическим развитием РФ и реализацией национальных проектов и программ по основным направлениям стратегического развития страны. Текущие вопросы деятельности Совета рассматриваются на заседаниях президиума Совета.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/7739611>

**РИА НОВОСТИ; 2020.11.02; ДИПЛОМАТ: КАИР ДОБИЛСЯ ПРОГРЕССА В УКРЕПЛЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОПОРТОВ**

Властям Египта удалось добиться значительного прогресса в укреплении безопасности в аэропортах, а также на авиационном транспорте страны, заявила в интервью РИА Новости временный поверенный в делах России в Египте Светлана Зубова.

По ее словам, Каир принял «эффективные меры по приведению воздушных гаваней в соответствие с требованиями ИКАО». Она отметила, что «происходит оснащение

египетских аэропортов современным высокотехнологичным оборудованием, камерами наблюдения, системами сканирования багажа, а также идет процесс обучения персонала». «Россия учитывает эти позитивные изменения, что, в частности, дало нам возможность восстановить прямое авиасообщение с Каиром в апреле 2018 года», — сказала российский дипломат.

Она сообщила, что по итогам состоявшейся в январе этого года инспекции российскими экспертами подготовят детальный отчет, который, «должен быть всесторонне изучен заинтересованными российскими министерствами и ведомствами».

«С учетом этих процедур пока трудно со всей определенностью ответить на вопрос о конкретных сроках возобновления чартерного сообщения между Россией и египетскими курортами. Надеемся, что это произойдет довольно скоро», — сказала Зубова.

Авиасообщение РФ с Египтом было приостановлено в ноябре 2015 года после крушения российского лайнера над Синайским полуостровом. В апреле 2018 года было восстановлено регулярное авиасообщение между Москвой и Каиром. Чартерные рейсы на курорты Красного моря пока по-прежнему не осуществляются.

<https://ria.ru/20200211/1564546640.html>

<https://ria.ru/20200211/1564515608.html>

## **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.11.02; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ УТОЧНИТЬ ПАРАМЕТРЫ ГОСПРОГРАММЫ «РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ»**

В госпрограмму «Развитие транспортной системы» будут внесены изменения: уточнят объемы финансирования и конкретизируют достижение целей по годам. Проект изменений разработал **Минтранс**. Документ опубликован для общественного обсуждения.

Общий объем финансирования госпрограммы до 2024 года незначительно уменьшится с 17,7 триллиона рублей в действующей версии до 17,5 триллиона рублей в проекте. Однако, это расчетные показатели, которые будут уточняться при формировании проекта федерального бюджета на очередной финансовый год и плановый период, указано в документе.

В госпрограмму внесут описание сроков (этапов) выполнения мероприятий и достигаемые цели по годам. Так, например, доступность региональных пассажирских авиаперевозок и их объем с 2019 до 2024 года, как и в действующей версии программы должны вырасти в 1,77 раза. При этом в проекте уточняется, что, в частности, в 2020 году индекс роста региональных перевозок должен составить 1,24, в 2021 году - 1,37, в 2022 году - 1,50, в 2023 году - 1,66.

Транспортная подвижность населения на железнодорожном транспорте должна вырасти с 868,7 пассажирокилометра на одного жителя до 975,8 пассажирокилометра на одного жителя.

Кроме того, в приложении к госпрограмме сведены целевые индикаторы госпрограммы, в том числе включенные в **нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

Проект разработан в целях приведения параметров финансового обеспечения госпрограммы с параметрами федерального бюджета на 2020 год и на плановый период 2021 и 2022 годов. «Модернизация механизма разработки и реализации государственных программ Российской Федерации предусматривает реализацию выделяемых в их составе проектов в соответствии с установленными требованиями по организации проектной деятельности, а также применение соответствующих механизмов управления процессными частями госпрограмм (ведомственными целевыми программами)», - говорится в пояснительной записке к проекту.

<https://rg.ru/2020/02/10/mintrans-predlozhit-utochnit-parametry-gosprogrammy-razvitiie-transportnoj-sistemy.html>

## **РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА, ПЕТР КАНАЕВ; 2020.11.02; МИНФИН ПРЕДЛОЖИЛ АВИАКОМПАНИЯМ ОТКАЗАТЬСЯ ОТ РАСЧЕТОВ В ДОЛЛАРАХ; КАК ЭТО ПОВЛИЯЕТ НА РАСХОДЫ ПЕРЕВОЗЧИКОВ**

Минфин предложил перевести в рубли расчеты для гражданской авиации, в том числе и в рамках выплат по лизингу самолетов. С таким предложением министерство обратилось в правительство в октябре 2019-го, рассказали РБК федеральный чиновник и источник в одном из профильных ведомств. Решение по данному вопросу пока не принято, уточнил РБК один из собеседников.

Инициатива Минфина последовала после заседания межведомственной комиссии Совбеза по безопасности в экономической и социальной сфере, уточнил один из собеседников РБК. Представитель Совбеза перенаправил запрос РБК в правительство. В пресс-службах правительства и Минфина отказались от комментариев. РБК направил запрос в **Минтранс**.

Зачем нужен перевод долларов в рубли

Минфин руководствуется «соображениями экономической безопасности страны», поясняет позицию министерства источник РБК в одном из профильных ведомств. «Если платежи проходят в рублях, то есть финансовая система США не задействована, такие расчеты защитят от возможной потери денежных средств (Минфин США может заблокировать расчеты в долларах), снижают риски непрохождения платежей и ввода санкций против российских юр- и физлиц», — говорит собеседник РБК.

В случае невозможности перевода в рубли платежей за лизинг иностранных самолетов Минфин для таких расчетов допускает оплату в евро, уточняет собеседник РБК. Но если самолет был произведен в России, то проведение лизинговых платежей возможно только в рублях. Также предлагается переводить в рубли аэропортовые тарифы и сборы за аэропортовое обслуживание для иностранных авиакомпаний (в России российские авиакомпании расплачиваются с аэропортами в рублях).

Кроме того, рассматривается вопрос по изменению валюты роялти — платежей для иностранных авиакомпаний за использование воздушного пространства России, говорит источник РБК. «**Аэрофлот**» получает такие компенсационные сборы за полеты по транссибирскому, трансполярному и трансазиатскому маршрутам, они составляют около \$600–800 млн в год.

Россия активизировала кампанию по дедолларизации экономики и торговли в 2018 году. Инициатива была запущена в связи с возможным расширением американских санкций на российский госдолг и долларовые операции госбанков. В конце ноября 2019 года Минэкономразвития поставило цель увеличить долю рублевых расчетов во внешней торговле России с 20% до 30% к 2024 году. Тогда экономист по России и СНГ «Ренессанс Капитала» Софья Донец отмечала, что такое увеличение доли рубля во внешней торговле — «слишком амбициозная задача для текущих реалий», но там, «где есть политическая воля, ситуация может развиваться гораздо быстрее, чем предполагают экономисты».

Как это скажется на авиаотрасли

«Стратегия сокращения доли доллара во внешней торговле и прочих расчетах реализуется последовательно, хотя и требует от правительства существенных усилий. Темпы ее реализации будут ускоряться в связи с последовательным ужесточением санкций США», — говорит гендиректор «INFOLine-Аналитики» Михаил Бурмистров. По его словам, с одной стороны, изменение валюты в лизинговых платежах при поддержке государства может снизить валютные риски авиакомпании из-за возможной девальвации рубля, однако непонятны инструменты и механизмы такой поддержки. «В реализации это пока больше похоже на попытку перевести самолеты в российский реестр, которая провалилась из-за неучета интересов лизинговых компаний», — подчеркивает Бурмистров.

Инициатива может быть реализована в случае, если переводить расчеты из валюты в рубли по курсу на дату выплаты, говорит РБК источник в одной из лизинговых компаний. «Если финансирование переводить в рубли, то проблематично. Так как, во-первых, иностранные лизингодатели этого не сделают, во-вторых, увеличится абсолютный размер лизингового платежа, так как проценты по рублю выше, чем по валюте», — говорит он. РБК направил запросы в лизинговые подразделения Сбербанка, ВЭБа и ВТБ.

Для перевозчиков изменение валюты лизинговых платежей приведет к ухудшению их конкурентоспособности, считает сотрудник одной из крупнейших авиакомпаний. «При выборе флота перевозчики будут вынуждены ориентироваться на отечественный лизинг, ведь никто из иностранных лизинговых компаний на такое не пойдет. Ставки отечественных лизинговых компаний зачастую выше ставок западных, что в итоге повлияет на доходность бизнеса авиакомпаний», — говорит собеседник РБК. Представители S7, Utair и «Аэрофлота» отказались от комментариев.

<https://www.rbc.ru/business/12/02/2020/5e4284d19a79471ed79fbea0>

## **РИА НОВОСТИ; 2020.11.02; МИНТРАНС НЕ ПОЛУЧАЛ ПРЕДЛОЖЕНИЙ ПЕРЕВЕСТИ РАСЧЕТЫ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

**Минтранс России** не получал предложений перевести расчеты гражданской авиации в рубли, сообщили РИА Новости в пресс-службе ведомства.

Газета РБК в понедельник со ссылкой на источники сообщила, что Минфин РФ предложил перевести в рубли расчеты для гражданской авиации, в том числе и в рамках выплат по лизингу самолетов.

«Такие предложения нам не поступали», - сказали в пресс-службе **Минтранса**.

РБК отмечало, что Минфин руководствуется «соображениями экономической безопасности страны». Собеседник газеты пояснял, что «если платежи проходят в рублях, то есть финансовая система США не задействована, такие расчеты защитят от возможной потери денежных средств (Минфин США может заблокировать расчеты в долларах), снижают риски непрохождения платежей и ввода санкций против российских юр- и физлиц».

По данным газеты, в случае невозможности перевода в рубли платежей за лизинг иностранных самолетов Минфин для таких расчетов допускает оплату в евро. Но если самолет был произведен в России, то проведение лизинговых платежей возможно только в рублях. Также предлагается переводить в рубли аэропортовые тарифы и сборы за аэропортовое обслуживание для иностранных авиакомпаний (в России российские авиакомпании расплачиваются с аэропортами в рублях).

Кроме того, рассматривается вопрос по изменению валюты роялти - платежей для иностранных авиакомпаний за использование воздушного пространства России, отмечало издание.

<https://ria.ru/20200211/1564532119.html>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.11.02; МИНТРАНС РФ ПРЕДЛОЖИЛ ВЫДЕЛИТЬ 1,6 МЛРД РУБЛЕЙ АВИАКОМПАНИЯМ ЗА ОГРАНИЧЕНИЕ РЕЙСОВ В КНР**

**Минтранс РФ** предложил выделить 1,6 млрд руб. авиакомпаниям в качестве компенсации за закрытие рейсов в Китай, сообщил замглавы ведомства Александр **Юрчик** журналистам во вторник.

«(1,6 млрд руб. — ИФ) — это то, что рассчитал **Минтранс** вместе с авиакомпаниями», — сказал **Юрчик**, отвечая на соответствующий вопрос.

Вместе с тем он подчеркнул, что у **Минтранса** и Минфина разные взгляды относительно методики расчета этой суммы, поэтому она скорее всего будет скорректирована.

«Сейчас идет очень непростая дискуссия с финансово-экономическим блоком правительства, потому что трудно определить, как считать убытки. С нашей точки зрения, например, убытки — от того, что воздушные суда стоят из-за того, что рейсы прекратились внезапно. С точки зрения Минфина, это не убытки, потому что авиакомпания может поставить их на другие рейсы, — сказал **замминистра**. — Она конечно поставит, но, во-первых, сейчас низкий сезон, во-вторых, пройдет полтора-два месяца, пока она встанет на другие направления».

«Поэтому сейчас идет дискуссия о методике расчёта убытков. Поэтому суммы наши предварительные есть, но они ни о чем не говорят», — добавил **Юрчик**.

О том, что авиакомпании РФ могут получить компенсации из госбюджета за ограничение рейсов в Китай, ранее заявлял глава **Минтранса РФ Евгений Дитрих**. «По поручению правительства **Минтранс** 3 февраля расчеты (прямых убытков авиакомпаний — ИФ)

сделал, в Минфин и правительство направил», — говорил **Дитрих** журналистам в кулуарах выставки NAIS-2020.

В связи с эпидемией коронавируса в конце января были приостановлены чартерные рейсы из РФ в КНР, авиакомпании продолжили только вывоз российских граждан из этой страны. С 1 февраля было также ограничено регулярное авиасообщение: остались только рейсы «**Аэрофлота**» (летает в Пекин, Шанхай, Гуанчжоу и Гонконг) и нескольких китайских авиакомпаний с прибытием в терминал F аэропорта Шереметьево. До запрета в Китай летали также S7, «Уральские авиалинии», «ИрАэро», «Якутия», «Аврора», NordStar, AZUR air, Nordwind, «Икар», IFly и Royal Flight.

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7733939>

<https://rns.online/transport/Mintrans-nazval-summu-kompensatsii-aviakompaniyam-za-ogranicheniya-poletov-v-Kitai-2020-02-11/>

<https://www.rbc.ru/business/11/02/2020/5e4264a69a79470ca7b11af6>

<https://rg.ru/2020/02/11/mintrans-ocenil-ubytki-aviakompanij-rf-ot-priostanovki-poletov-v-kitaj.html>

<https://www.kommersant.ru/doc/4251266?query=минтранс>

<https://iz.ru/974794/2020-02-11/mintrans-zakhotel-vozmestit-ubytki-aviakompaniiam-iz-za-koronavirusa>

## **ТАСС; 2020.11.02; МИНТРАНС: СОЗДАНИЕ НОВОЙ АВИАКОМПАНИИ В ДФО ОБОЙДЕТСЯ ДОРОЖЕ РЕОРГАНИЗАЦИИ СУЩЕСТВУЮЩЕЙ**

Создание новой авиакомпании для перевозок на Дальнем Востоке будет дороже, чем организация такой авиакомпании на базе существующего перевозчика. Об этом журналистам сообщил **замминистра** транспорта РФ Александр **Юрчик**. На данный момент известно, что рассматривается вопрос создания такого перевозчика на базе «Якутии» или «Авроры».

«Сейчас просчитывается какой из вариантов наиболее оптимален - создать новую [авиакомпанию - прим. ТАСС] и дать на это какие-то деньги государства или развить на базе существующей, - сказал **Юрчик**. - По предварительным расчетам, конечно же, создание новой (будет дороже - прим. ТАСС). Нужны стартовые деньги на создание. На базе существующей - модернизация, развитие ее в авиакомпанию, которая будет осуществлять перевозки на базе российских судов - на первоначальном этапе дешевле, а дальше нужно все просчитать»

По словам **Юрчика**, правительство Якутии предложило рассмотреть «Якутию» как перевозчика, на базе которого будет создана новая авиакомпания. Комментируя идею создания такого перевозчика на базе «Авроры» (дочка «**Аэрофлота**»), **Юрчик** сказал, что эта идея «кажется вполне здравой».

Новая система «плоских» тарифов

Новые правила применения «плоских» тарифов «**Аэрофлота**» при перелетах на Дальний Восток могут быть протестированы в Магаданской области, отметил **Юрчик**. По его словам, сейчас **Минтранс** и Минвостокразвития готовят предложения по новой системе «плоских» тарифов.

«Сейчас мы вместе с Минвостокразвития готовим некие предложения, которые будем согласовывать с регионами, - о плавном переходе, решениях этой проблемы, - сказал **Юрчик**. - Скорее всего, мы не станем делать это сразу и на весь Дальний Восток. Мы выберем какой-то пилотный регион, сейчас мы рассматриваем Магаданскую область, и на нем попробуем какой-то «пилот» откатать, посмотрим, как это будет работать. Главная задача - не ограничить возможности жителей региона, а расширить их».

По его словам, одно из рассматриваемых ранее ограничений - предоставление возможности купить билет по «плоскому» тарифу только для жителей Дальнего Востока - уже оказалось не таким однозначным.

«Дело в том, что у нас есть несколько регионов, куда летает только одна авиакомпания и только по «плоским» тарифам. И может так получиться, что если мы неправильно или неумело подойдем к реформированию, регионы просто окажутся отрезанными от жителей



других регионов. Например, мы оставим «плоские» тарифы только для жителей Дальнего Востока - а как будут добираться в Магадан родственники, туристы? Как будут добираться студенты, которые проживали раньше в Магадане, к своим родителям? Все эти вопросы очень чувствительные, поэтому хотим с разных сторон к этой теме подойти», - пояснил **Юрчик**.

В ноябре прошлого года «плоские» тарифы на Дальний Восток на 2020 год были проиндексированы на уровень инфляции. Авиабилеты с вылетом в 2020 году из Москвы в Хабаровск, Южно-Сахалинск, Петропавловск-Камчатский, в Магадан и обратно стоят 26 100 рублей на рейсах «Аэрофлота» и 22 950 на рейсах «России».

**Юрчик** ранее заявлял журналистам, что механизм «плоских тарифов» авиакомпании может быть пересмотрен. «Плоский» тариф «Аэрофлота», по словам **Юрчика**, «перекрывает возможность выхода на эти линии других авиакомпаний» из-за его низкой стоимости.

О планах по созданию авиакомпании

В январе в Минпромторге сообщили ТАСС, что Ростех активно прорабатывает вопрос создания авиакомпании для перевозок на территории Дальнего Востока. В госкорпорации тогда отметили, что создают линейку продуктов, покрывающих ключевые ниши перевозок на внутреннем рынке. Речь идет о SSJ 100 на 100 мест, Ил-114-300 на 50-68 мест, который планируется сертифицировать в 2022 году, МС-21. Также прорабатывается проект легкого многоцелевого самолета вместимостью до 30 мест с началом серийного производства в 2022 году.

Президент РФ **Владимир Путин** по итогам совещания с правительством 11 декабря 2019 года поручил внести предложения о создании авиакомпании для перевозок на Дальнем Востоке. Также он поручил определить сроки начала и объемы серийного производства самолетов для региональных и местных перевозок. В начале февраля **Минтранс** сообщил, что направил первичные предложения в правительство

Осенью 2019 года Ростех отмечал, что создание авиакомпании, которая может стать одним из ключевых потребителей новых российских самолетов, является одной из возможных мер по финансовому оздоровлению ОАК.

Также ранее сообщалось, что рассматривается вопрос создания авиакомпании для ДФО на базе «Авроры». В конце января сообщалось, что региональные власти направили предложение в адрес министерства транспорта РФ с просьбой рассмотреть «Якутию» для создания авиакомпании, предназначенной для перевозок в ДФО.

<https://tass.ru/ekonomika/7736385>

<https://www.kommersant.ru/doc/4251397>

<https://ria.ru/20200211/1564557875.html>

<https://www.rbc.ru/society/11/02/2020/5e42b0429a7947371f2b587f>

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-mintranse-otsenili-zatraty-na-sozдание-novoy-aviakompanii-dlya-poletov-na-dalniy-vostok>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.11.02; «ПЛОСКИЕ» ТАРИФЫ АЭРОФЛОТА В ДФО МОГУТ ОСТАВИТЬ ТОЛЬКО ДЛЯ МЕСТНЫХ ЖИТЕЛЕЙ**

Доступ к «плоским» тарифам «Аэрофлота» на Дальний Восток могут оставить только для местных жителей, такой вариант модернизации этой тарифной системы будет отработан на рейсах в Магадан, сообщил замглавы **Минтранса** РФ Александр **Юрчик**.

«Скорее всего, мы не станем делать это сразу и на весь Дальний Восток. Мы выберем какой-то пилотный регион, сейчас мы рассматриваем Магаданскую область, и на нем попробуем какой-то «пилот» откатать, посмотрим, как это будет работать», - сказал **Юрчик** журналистам во вторник.

«Главная задача - не ограничить возможности жителей региона, а расширить их. Вы знаете, что постоянно возникали вопросы, что «плоскими» тарифами пользуется тот бизнес, который вполне может оплатить коммерческие тарифы. Ну, пришло время и этот вопрос как-то решить», - добавил он.

Вместе с тем **замминистра** отметил, что такой вариант модернизации «плоских» тарифов предстоит тщательно изучить, поскольку он несет в себе риски.

«Объясню, почему с этим нужно быть очень осторожными. Дело в том, что у нас есть несколько регионов, куда летает только одна авиакомпания и только по «плоским» тарифам. И может так получиться, что если мы неправильно или неумело подойдем к реформированию, регионы просто окажутся отрезанными от других регионов. Например, мы оставляем «плоские» тарифы только для жителей Дальнего Востока - а как будут добираться в Магадан родственники, туристы? Как будут добираться студенты, которые проживали раньше в Магадане, к своим родителям? Все эти вопросы очень чувствительные, поэтому хотим с разных сторон к этой теме подойти», - сказал **Юрчик**. По его словам, решение будет приниматься во взаимодействии с Минвостокразвития и регионами.

«Плоские», то есть не меняющиеся в течение года, тарифы «**Аэрофлот**» (МОЕХ: AFLT) ввел в 2015 году, в 2018 г. к программе присоединилась его дочерняя авиакомпания «Россия». «Плоские» тарифы действуют на рейсах из Москвы во Владивосток, Южно-Сахалинск, Хабаровск, Петропавловск-Камчатский, Магадан, Симферополь, Калининград. Они доступны для всех категорий граждан. Стоимость билета «**Аэрофлота**» в города ДФО и обратно - 26,100 тыс. руб., «России» - 22,950 тыс. руб. Это значительно ниже себестоимости этих рейсов, при этом государство их не субсидирует.

Гендиректор «**Аэрофлота**» Виталий Савельев заявлял прошлым летом, что, по его мнению, компания должна постепенно уходить от «плоских» тарифов, поскольку эта программа убыточна и в целом является нерыночной мерой. Позднее о необходимости реформирования системы заявил и глава **Минтранса** РФ, председатель совета директоров «**Аэрофлота**» **Евгений Дитрих**, который назвал ее «тормозом, сдерживающим развитие перевозок на Дальний Восток».

## **ИНТЕРФАКС; 2020.11.02; МИНТРАНС РФ ПРОДОЛЖАЕТ ДОБИВАТЬСЯ АВИАКЕРОСИНОВЫХ СУБСИДИЙ, ПРОТИВ ИДЕИ ИСПОЛЬЗОВАТЬ РОЯЛТИ АЭРОФЛОТА**

**Минтранс** РФ продолжает добиваться компенсации авиакомпаниям за скачок цен на керосин в 2018 году, но против идеи использовать в качестве источника роялти «**Аэрофлота**», сообщил **замминистра** Александр **Юрчик**.

«По топливу есть поручение президента, не будем забывать. Поэтому мы настоятельно требуем исполнения поручения президента», - сказал **Юрчик** журналистам во вторник. Когда авиакомпании смогут получить компенсации, он не уточнил. «Все, что можем, мы делаем», - заявил **замминистра**.

Отвечая на вопрос, поддерживает ли **Минтранс** идею Минфина использовать в качестве источника авиакеросиновых субсидий транссибирские роялти «**Аэрофлота**» (о чем ранее сообщала газета «РБК»), **Юрчик** заявил, что с такой идеей не знаком.

«Я о такой идее не слышал, и она не понятна: не очень ясно, что такое роялти, какие деньги, как одна авиакомпания может отдать роялти другой авиакомпании... Я о такой идее не слышал, не читал. Может быть, она где-то родилась, но она мне кажется весьма и весьма спорной», - отметил чиновник.

От прогноза роста стоимости авиатоплива в 2020 году **Юрчик** воздержался, но в **Минтрансе**, по его словам, надеются, что такого скачка цен, как в 2018 году, не будет.

«Мы очень на это надеемся. Может ли кто-то это твердо прогнозировать, не знаю. Но с учетом того, что мировая экономика явно не растет большими темпами, мы надеемся, что скачков стоимости нефти, а, как следствие, и керосина, не будет. Но ситуация такова, что сейчас некоторые российские авиакомпании вынуждены запрашивать в Европе, потому что там керосин дешевле, чем в России», - отметил **замминистра**.

Президент РФ **Владимир Путин** в прошлом году поручал компенсировать авиакомпаниям дополнительные расходы на топливо, используя средства резервного фонда правительства. Срок поручения был ноябрь, но позднее решение перенесли на I квартал 2020 г. Сумма компенсаций оценивалась в 23 млрд руб. Однако, по данным РБК, Минфин предложил выделить из резервного фонда лишь 2 млрд руб. Основную сумму компенсаций предлагалось выплатить за счет роялти «**Аэрофлота**», которые компания

получает от иностранных перевозчиков за пролет по транссибирскому маршруту, а также из федерального бюджета. Официального подтверждения этой информации не было.

## **ИНТЕРФАКС; 2020.11.02; ИДЕЯ СОЗДАТЬ АВИАКОМПАНИЮ ДЛЯ ДФО НА БАЗЕ «АВРОРЫ» КАЖЕТСЯ ВПОЛНЕ ЗДРАВЫЙ - МИНТРАНС РФ**

Идея создать авиакомпанию для перевозок на Дальнем Востоке на базе дочерней компании «Аэрофлота» «Аврора» кажется вполне здравой, заявил замглавы Минтранса РФ Александр Юрчик.

Как сообщалось, в декабре президент РФ Владимир Путин поручил правительству проработать создание авиакомпании с парком из российских самолетов для перевозок в ДФО и «труднодоступных районах». Сахалинские власти предложили создать перевозчика на базе «Авроры» (контрольный пакет принадлежит «Аэрофлоту», 49% - у правительства Сахалинской области). Сейчас парк «Авроры» состоит из 23 самолетов иностранного производства: европейских Airbus A319 и канадских DHC-8/6 Twin Otter. Российскую авиатехнику создают предприятия в составе госкорпорации «Ростех».

«Аврора» - все-таки «дочка» «Аэрофлота», и я думаю, там большую роль сыграли взаимоотношения «Ростеха» и «Аэрофлота». Вы знаете, что «Ростех» - и акционер «Аэрофлота», и у них давние налажены контакты, поэтому, я полагаю, что, скорее, там на уровне «Аэрофлота» и «Ростеха» появилась эта идея. Но надо сказать, что эта идея кажется вполне здравой», - сказал Юрчик журналистам во вторник.

Он отметил, что варианты создания дальневосточной авиакомпании пока прорабатываются: оно возможно и на базе нового юрилица, и на базе существующего авиаперевозчика. Первый вариант, по словам чиновника, по предварительным подсчетам обойдется более дорого, так как «нужны стартовые деньги на создание».

«(Вариант - ИФ) на базе существующей - модернизация, развитие ее в авиакомпанию, которая будет осуществлять перевозки на базе российский судов - на первоначальном этапе дешевле, а дальше нужно все просчитать», - отметил Юрчик.

## **ТАСС; 2020.11.02; МАРШРУТНУЮ СЕТКУ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ АВИАКОМПАНИИ ОПРЕДЕЛЯТ ДО КОНЦА ФЕВРАЛЯ**

Минвостокразвития, Минтранс РФ и власти регионов сейчас прорабатывают маршрутную сетку дальневосточной авиакомпании и определяют необходимое финансирование. Завершить эту работу и сформировать заявку для Минпромторга планируется до конца февраля, сообщил министр РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики Александр Козлов в интервью каналу «Россия 24».

Президент РФ Владимир Путин по итогам совещания с правительством 11 декабря 2019 года поручил внести предложения о создании авиакомпании для перевозок на Дальнем Востоке, где воздушное сообщение особенно важно из-за больших расстояний, сложных климатических условий и нехватки инфраструктуры. Сейчас обсуждается, будет ли создаваться отдельная авиакомпания, или она будет сформирована на базе действующего перевозчика - например, дальневосточных «Авроры» или «Якутии».

«Не менее важный вопрос, который недавно был озвучен президентом, - это создание дальневосточной авиакомпании. <...> Этим уже озадачились наши коллеги из Минтранса. Мы с ними встречались, и вместе с губернаторами до конца февраля должны предоставить эту маршрутную сетку, посчитать ее - сколько это будет стоить, [определить] потребность в воздушных судах для того, чтобы отдать заявку нашим коллегам из Минпромторга и <...> начать реализовывать поручение президента», - сказал Козлов.

Министр отметил, что создание авиакомпании для Дальнего Востока поможет решить одну из самых острых проблем макрорегиона - улучшить транспортную доступность территорий. Развитие местных перевозок остается важным для Дальнего Востока, так как из-за больших расстояний, сложных климатических условий и нехватки инфраструктуры воздушное сообщение является самым удобным, а часто и единственным способом добраться до отдаленных населенных пунктов.

<https://tass.ru/ekonomika/7736277>

## **ТАСС; 2020.11.02; КАМЧАТКА БУДЕТ УЧАСТВОВАТЬ В СОЗДАНИИ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ АВИАКОМПАНИИ**

Камчатский край будет участвовать в создании дальневосточной авиакомпании, чтобы потенциальный перевозчик учел особенности региона. Об этом в среду сообщил журналистам на пресс-конференции глава Камчатского края Владимир Илюхин.

Президент РФ **Владимир Путин** по итогам совещания с правительством 11 декабря 2019 года поручил внести предложения о создании авиакомпании для перевозок на Дальнем Востоке, где воздушное сообщение особенно важно из-за больших расстояний, сложных климатических условий и нехватки инфраструктуры. Сейчас обсуждается, будет ли создаваться отдельная авиакомпания, или она будет сформирована на базе действующего перевозчика - например, дальневосточных «Авроры» или «Якутии».

«Что касается создания новой авиакомпании [дальневосточной авиакомпании] безусловно, если нас пригласят... мы будем в этом... участвовать, в первую очередь, на этапе переговоров, для того, чтобы интересы Камчатки были учтены», - сказал Илюхин.

На полуострове сейчас работают два перевозчика, которые выполняют социально-значимые маршруты во все муниципальные районы Камчатки. Илюхин отметил, что авиапарк в регионе уже не новый, но его поддерживают в состоянии, позволяющем обеспечивать регулярное авиасообщение. Глава региона также добавил, что отечественная авиапромышленность в настоящий момент не может предложить подходящие для внутрирегиональных перевозок новые самолеты. «Для того чтобы летать в наших широтах, нужны самолеты с двумя двигателями и двумя пилотами», - сказал Илюхин. А для иностранных воздушных судов, хорошо зарекомендовавших себя в Приморье и на Сахалине, в регионе нет соответствующих специалистов.

Ранее в Министерстве транспорта и дорожного строительства Камчатского края ТАСС сообщали, что создание единой авиакомпании на Дальнем Востоке снизит социальную напряженность населения, связанную с традиционной нехваткой авиабилетов с Камчатки в европейскую часть России в летний период и обеспечит доступность авиaperезвозок. Авиакомпания позволит увеличить частоту полетов за счет большего объема провозных емкостей и создаст здоровую конкуренцию среди перевозчиков.

<https://tass.ru/ekonomika/7740801>

## **МК МАГАДАН; 2020.11.02; СЕРГЕЙ НОСОВ ПРОТИВ ЗАКРЕПЛЕНИЯ ДЕШЁВЫХ АВИАБИЛЕТОВ ЗА ЖИТЕЛЯМИ КОЛЫМЫ**

Глава Магаданской области Сергей Носов не поддержал предложение **Минтранса** о гарантированном закреплении части авиабилетов по «плоским» тарифам за жителями Колымы.

Со слов Сергея Носова, в 2019 году субсидированных билетов хватило, а в 2020 их должно быть на тысячу больше.

«Нас устроили бы плоские тарифы в таком количестве, кому они достаются – трудовым мигрантам, нашим туристам, жителям не Магаданской области, нас бы тогда не волновало, потому что мы, магаданцы были бы с билетами, с тарифами, с теми, которые нас устраивают», – сказал Сергей Носов в интервью ГТРК «Магадан».

Речь шла о фактическом закреплении за жителями области 70% мест в каждом «московском» самолёте. Идея была выдвинута на фоне проблем с крупнейшим авиaperезвозчиком, работающим на магаданских рейсах. Сейчас, по словам Сергея Носова, отношения наладились.

Губернатор также отметил, что введение схемы закреплении билетов за магаданцами будет проблематично технически. Однако, окончательное решение будет принято после изучения общественного мнения жителей Колымы.

<https://www.mk-kolyma.ru/politics/2020/02/11/sergey-nosov-protiv-zakrepleniya-deshyovykh-aviabiletov-za-zhityami-kolymy.html>

## **РИА НОВОСТИ; 2020.11.02; ФСО ПОДГОТОВИЛА ПРОЕКТ ПРИКАЗА О ЗАЩИТЕ ГОСОБЪЕКТОВ ОТ БЕСПИЛОТНИКОВ**

Федеральная служба охраны подготовила проект приказа о порядке защиты объектов, находящихся под государственной охраной, от беспилотников, а также лиц, которые могут принимать решение об уничтожении дронов, говорится в проекте приказа, опубликованном на портале проектов нормативных правовых актов.

«Проект приказа определяет последовательность действий должностных лиц органов государственной охраны, уполномоченных на принятие решения о пресечении нахождения беспилотных воздушных судов в воздушном пространстве в целях обеспечения безопасности объектов государственной охраны и защиты охраняемых объектов, по принятию такого решения, а также перечень указанных должностных лиц», - говорится в пояснительной записке к проекту приказа ФСО.

Как отмечается в приложении к приказу, решение о применении средств подавления или физической ликвидации дрона принимает начальник службы безопасности охраняемого объекта, изучив возможные угрозы от беспилотника. Далее он выбирает способ - подавить электронику беспилотника или сбить его «посредством подавления или преобразования сигналов дистанционного управления беспилотными воздушными судами, воздействия на их пульта управления, а также повреждения или уничтожения данных судов».

В пояснении подчеркивается, что реализация инициативы не потребует увеличения штатной численности ФСО и выделения дополнительных бюджетных ассигнований.

<https://ria.ru/20200211/1564559690.html>

## **ТАСС; 2020.11.02; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА В 2020 ГОДУ ПРОВЕРИТ БЮДЖЕТ СТРОИТЕЛЬСТВА Ж/Д ПОДХОДОВ К КРЫМСКОМУ МОСТУ**

Счетная палата РФ планирует проверить расходование бюджетных средств на строительство железнодорожных подходов к Крымскому мосту, следует из перечня мероприятий ведомства на 2020 год.

«Контрольное мероприятие «Проверка расходования бюджетных средств на разработку рабочей документации и выполнение строительно-монтажных работ по мероприятию «Строительство железнодорожных подходов к транспортному переходу через Керченский пролив» в рамках федеральной целевой программы «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2022 года», - указывается в материалах Счетной палаты.

Проверка затронет **Федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор)** и предприятие «Крымская железная дорога».

Мост через Керченский пролив

Крымский мост - самый длинный в России и Европе, соединяет Керченский полуостров (Крым) с Таманским полуостровом (Краснодарский край). Он обеспечит бесперебойное транспортное сообщение Крыма с другими регионами России. Транспортный переход состоит из параллельно расположенных автомобильной и железнодорожной трасс. Автомобильная часть моста заработала в мае 2018 года, грузовое движение по нему началось позже - осенью того же года. Пассажирское движение по железнодорожной части моста открылось в декабре 2019 года, движение грузовых поездов ожидается в июле 2020 года.

<https://tass.ru/ekonomika/7736347>

## **ТАСС; 2020.11.02; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ПРОВЕРИТ, КАК РЖД МОДЕРНИЗИРУЮТ БАМ И ТРАНССИБ**

Счетная палата РФ планирует проверить результаты реализации проекта по модернизации Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей, исполнителем которого выступают «Российские железные дороги», следует из перечня мероприятий ведомства на 2020 год.

«Контрольное мероприятие «Проверка результатов реализации инфраструктурного проекта «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей», - значится в материалах Счетной палаты.

БАМ и Транссиб

Проект развития железных дорог Восточного полигона предусматривает увеличение в 2020 году провозной способности БАМа и Транссиба в направлении морских портов и пограничных переходов Дальнего Востока до 124,9 млн тонн, на 66,8 млн тонн в год к уровню 2012 года.

В апреле 2019 года Счетная палата указывала на то, что РЖД в 2018 году не уложились в должные сроки реализации инвестиционных проектов, особенно это было заметно в отношении модернизации магистралей Восточного полигона. В сентябре 2019 года **министр транспорта Евгений Дитрих** утверждал, что модернизация БАМа и Транссиба уложится в заявленные сроки.

Обновленный проект

Ранее 11 февраля издание РБК со ссылкой на материалы РЖД сообщило, что холдинг подготовил план по ускоренному развитию железных дорог Восточного полигона, сроки реализации планируется сократить на один-два года.

По информации РБК, РЖД планируют ускорить строительство дополнительных железнодорожных путей и развитие станций на участках Мариинск - Тайшет, Междуреченск - Тайшет, Хабаровск - Находка. Перечень включает в себя 50 объектов первого этапа модернизации Восточного полигона, а также объекты, необходимые для реализации проекта по скоростной доставке контейнеров от дальневосточных портов к западным границам России.

Документ также предполагает интенсификацию второго этапа развития магистралей, реализация которого позволит увеличить пропускную способность БАМа и Транссиба до 180 млн тонн в год. Новый план устанавливает крайний срок второго этапа на 2023 год вместо первоначального 2024 года.

<https://tass.ru/ekonomika/7736775>

## **ТАСС; 2020.11.02; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ПРОВЕРИТ РАСХОДЫ НА ДОРОГУ «ЕВРОПА - ЗАПАДНЫЙ КИТАЙ», ВКЛЮЧАЯ ЦКАД И М-11**

Счетная палата в 2020 году проверит расходование бюджетных средств на строительство Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД) в Подмосковье, а также на проектирование, строительство и ремонт других автодорог международного транспортного маршрута «Европа - Западный Китай» (ЕЗК), говорится в перечне контрольных и экспертно-аналитических мероприятий ведомства.

«Контрольное мероприятие «Проверка использования бюджетных ассигнований, в том числе средств Фонда национального благосостояния, направленных на финансирование инфраструктурного проекта «Центральная кольцевая автомобильная дорога (Московская область) в 2019 году» в государственной компании «Российские автомобильные дороги» (г. Москва)», - говорится в материалах.

Аналогичная проверка будет вестись по проектированию и строительству ЕЗК, в который также входит новая платная трасса М-11 Москва - Санкт-Петербург и автодорога Москва - Казань.

Кроме того, в планах на год стоит проверка платных дорог - концессионных соглашений по строительству автотрассы М-11 на участке от 15 до 58 километра, а также по строительству нового выхода на МКАД с автотрассы М-1 «Беларусь» в 2015-2019 годах и истекшем периоде 2020 года.

Строительство ЦКАД началось в 2014 году. Трасса протяженностью 336,5 км пройдет приблизительно в 30-50 км от МКАД параллельно А-107 Московскому малому кольцу («Малая бетонка»). Проект разделен на пять участков. Новая федеральная трасса призвана разгрузить центральный транспортный узел Московского региона за счет отвода основного потока транзитного грузового и пассажирского трафика в обход столицы, а также уменьшить нагрузку на радиальные выходы из Москвы, МКАД и улицы городов Московской области.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/scetnaa-palata-proverit-rashody-na-dorogu-evropa---zapadnyj-kitaj-vklucuaa-ckad-i-m-11>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2020/02/11/schetnaia-palata-predstavila-plan-proverok-na-2020-god.html>

## **РИА НОВОСТИ; 2020.11.02; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ПРОВЕРИТ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СРЕДСТВ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЦКАД**

Счетная палата РФ проверит использование государственных средств, включая средства Фонда национального благосостояния (ФНБ), при строительстве Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД) за 2019 год, соответствующая проверка включена в опубликованный во вторник план мероприятий Счетной палаты на 2020 год.

«Проверка использования бюджетных ассигнований, в том числе средств Фонда национального благосостояния, направленных на финансирование инфраструктурного проекта «Центральная кольцевая автомобильная дорога (Московская область) в 2019 году», - значится в документе.

ЦКАД - приоритетный инфраструктурный проект, который реализуется на принципах государственно-частного партнерства. Цена строительства всего объекта, по предварительным оценкам, составляла более 300 миллиардов рублей, 150 миллиардов из которых — средства ФНБ.

Строительство ЦКАД началось в 2014 году. По данным ГК «Автодор», ее протяженность составит 336,5 километра. Дорога пройдет приблизительно в 50 километрах от МКАД параллельно трассе А-107, известной как Московское малое кольцо («Малая бетонка»).

Между тем вице-премьер РФ Марат Хуснуллин, курирующий развитие всего московского транспортного узла, в начале февраля высказывал недовольство темпами работ на ЦКАД.

Ещё весной 2019 года газета «Ведомости» писала, что госкомпания «Автодор» обнаружила 11 проблемных точек, которые помешают движению на будущей Центральной кольцевой автодороге вокруг Москвы. Чтобы их ликвидировать, потребуются дополнительные бюджетные вливания – на тот момент «Автодор» и **Минтранс** оценивали работы в 44–45 миллиардов рублей.

<https://realty.ria.ru/20200211/1564528836.html>

На ту же тему:

[https://1prime.ru/state\\_regulation/20200211/830921686.html](https://1prime.ru/state_regulation/20200211/830921686.html)

## **ТАСС; 2020.11.02; МВД ПРИОСТАНОВИЛО ВЫДАЧУ ГРАЖДАНАМ КИТАЯ ТРУДОВЫХ ПРИГЛАШЕНИЙ**

Подразделения по вопросам миграции территориальных органов МВД России временно приостановили выдачу гражданам Китая трудовых приглашений на въезд в страну. Об этом сообщили журналистам во вторник в пресс-службе подмосковного главка полиции.

«В рамках исполнения распоряжения правительства РФ... подразделениями по вопросам миграции территориальных органов МВД России временно приостановлен прием документов, оформление и выдача приглашений на въезд в РФ в целях осуществления трудовой деятельности гражданам КНР, а также разрешений на привлечение и использование иностранных работников и разрешений на работу указанным гражданам, находящимся за пределами территории РФ», - сказали в пресс-службе.

Правительство РФ 1 февраля опубликовало постановление о временном приостановлении безвизовых туристических поездок граждан РФ и КНР из-за вспышки пневмонии, вызванной вирусом 2019-nCoV. Российскому МИД также было поручено временно приостановить прием документов, оформление и выдачу рабочих виз гражданам КНР. МВД России и его территориальным органам поставлена задача временно приостановить прием документов, оформление и выдачу приглашений на въезд в страну в целях осуществления трудовой деятельности гражданам КНР.

Кроме того, правительство также поручило **Минтрансу** совместно с ФСБ и ФТС России временно ограничить движение граждан КНР через **пункты пропуска** на отдельных участках государственной границы России с Монголией.

<https://tass.ru/obschestvo/7734995>

## **РИА НОВОСТИ; 2020.11.02; В РАБОЧЕЙ ГРУППЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ОТРАЗИТЬ В КОНСТИТУЦИИ НАЦПРОЕКТЫ**

Национальные проекты необходимо отразить в новой редакции Конституции РФ, а также реализацию, как один из ключевых приоритетов государственной политики, сообщила член рабочей группы Ольга Баталина.

«Есть предложение включить в текст конституции национальные проекты. Национальные проекты - это национальные цели развития, которые позволяют концентрировать все ресурсы, потенциал страны на достижении ключевых целей развития страны. Это приоритеты, которые заданы президентом, поддерживаются обществом, поэтому предлагается в Конституции РФ ввести национальные проекты, их реализацию как один из ключевых приоритетов государственной политики», - сказала Баталина в ходе заседания.

<https://ria.ru/20200211/1564533554.html>

## **РИА НОВОСТИ; 2020.11.02; ХУСНУЛЛИН ПООБЕЩАЛ ПОМОЩЬ В РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ В РЕГИОНАХ**

Вице-премьер РФ Марат Хуснуллин обратил внимание региональных властей на реализацию национальных проектов и пообещал при необходимости федеральную поддержку.

В новом составе правительства Хуснуллин курирует жилищную политику, ипотеку и ЖКХ, дороги и развитие регионов и муниципалитетов, Крым и Калининград.

Вице-премьер сообщил, что провел во вторник встречи с губернаторами Мурманской и Магаданской областей.

«Поговорили о развитии их регионов. Обращаю особое внимание каждого из губернаторов на реализацию **нацпроектов**. Если планы не выполняются, будем разбираться в причинах и помогать регионам!» - написал Хуснуллин в Instagram.

Губернатор Мурманской области Андрей Чибис в свою очередь отметил, что в ходе встречи обсуждался ряд вопросов, требующих поддержки и экспертной оценки. Так, по его словам, вице-премьер поддержал инициативы Мурманской области в части развития жилищного строительства и создания комфортной городской среды.

«Также зеленый свет дан по транспортным вопросам. В этом году будет увеличен объем финансирования на ремонт дорог в Мурманской области, включая дорогу на Териберку. И последнее, но не менее важное - мы продолжаем продвигать тему модернизации аэропортов и очень рассчитываем на федеральную поддержку», - написал Чибис на своей странице в Instagram.

В конце января Хуснуллин на заседании Совета по развитию местного самоуправления отмечал необходимость «донастроить» и сделать более гибкими национальные проекты. Он также подчеркивал, что готов в еженедельном режиме проводить штаб по курируемым им **нацпроектам**.

<https://ria.ru/20200211/1564571240.html>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.11.02; СУДА СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ ПРЕДПОЛАГАЕТСЯ ОБСЛУЖИВАТЬ НА САХАЛИНЕ - ВЛАСТИ**

Соглашение о сотрудничестве в реализации долгосрочных инвестпроектов для обслуживания Северного морского пути (СМП) подписали глава Сахалинской области Валерий Лимаренко с логистической группой компаний «Дело» и АО «Атомэнергопром» («дочка» «Росатома», инфраструктурный оператор СМП).

Как говорится в сообщении правительства региона, предметом соглашения стал инвестпроект по созданию транспортно-логистического узла в островном регионе. Сахалин планируют сделать точкой разворота Северного морского пути - кратчайшего между Европой и Азией, и в том числе между центральной Россией и Дальним Востоком. В регионе должны появиться глубоководные морские гавани, способные принимать любые типы судов.

«По Северному морскому пути сегодня перевозят 20 млн тонн грузов в год. Ожидается, что к 2025 году этот показатель вырастет в 4-5 раз. Надо сделать так, чтобы



транспортируемый груз доставлялся на Сахалин, перегружался и дальше шел в страны Юго-Восточной Азии. В этой ситуации сразу возникает и логика появления мостового перехода «Сахалин - материк» и создания международного авиационного хаба в аэропорту Южно-Сахалинска. Мы хотим, чтобы эти три артерии - железнодорожная, морская и воздушная - пересекались у нас на Сахалине «, - приводятся в сообщении слова губернатора.

В рамках проекта в Корсаковском порту планируется провести дноуглубительные работы, продлить морской причал, разместить складские и холодильные мощности. Также рассматривается возможность создания еще одной морской гавани в Макаровском районе (восточное побережье Сахалина). Партнерами в этой работе будут выступать инвесторы.

«Атомэнергопром», по данным пресс-службы, проводит исследование объема и структуры грузооборота, маршрутов между Северной Европой и Восточной Азией, оценивает перспективный грузопоток для международного проекта «Северный морской транзитный коридор».

Правительство Сахалинской области ведет переговоры с министерством по развитию Дальнего Востока и Арктики, чтобы включить Сахалин в технико-экономическое обоснование развития СМП на ближайшие годы.

## **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИНГА ДМИТРИЕВА; 2020.11.02; СКАТЕРТЬЮ ДОРОЖКА; КАПВЛОЖЕНИЯ ОБЕСПЕЧАТ БЕЗОПАСНОСТЬ И СКОРОСТЬ НА АВТОМАГИСТРАЛЯХ**

Новая индустриализация, старт которой дал майский указ президента «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года», прокладывает себе путь в непростых макроэкономических условиях.

Но привлечение частного капитала к реализации крупных инфраструктурных проектов и применение прозрачных инструментов проектного финансирования, в том числе механизмов ГЧП, могут существенно повысить эффективность намеченных преобразований.

На мероприятия Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, а также **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** будет потрачена самая большая доля средств, заложенных на выполнение указа: 10,6 триллиона рублей. Между тем аналитики Национального центра ГЧП, ссылаясь на оценки Global Infrastructure Hub Россия, называют цифру необходимых транспортной инфраструктуре до 2024 года средств - 17,8 триллиона. Около трети всех инвестиций придут из внебюджетных источников. Согласно данным Национального центра ГЧП, по итогам прошедшего года в России в различных формах реализуется 3601 ГЧП-проект. Совокупный объем привлекаемых инвестиций - 3,9 триллиона рублей, из которых 2,8 триллиона - частный капитал.

Для транспорта 2019 год был позитивным, отметил глава **минтранса Евгений Дитрих**. Объем инвестиций в инфраструктуру вырос более чем на 14 процентов. Привлечено 2,4 триллиона рублей, из них полтора - внебюджетные инвестиции. Львиная доля капвложений осуществлялась в дорожное хозяйство. Так, в 2019 году ГК «Автодор» завершила строительство федеральной высокоскоростной трассы М-11 «Нева». В 2009 году для финансирования строительства головного участка трассы с 15 по 58 км было заключено первое в дорожной сфере концессионное соглашение с привлечением внебюджетных инвестиций. В финансировании принял участие ВЭБ в партнерстве со Сбербанком. Всего для этого строительства было заключено 6 инвестсоглашений, в том числе 2 концессии и 4 долгосрочных инвестиционных соглашения. Общая стоимость составила 520 миллиардов рублей (в ценах соответствующих лет), включая 148 внебюджетных миллиардов.

Зампредседателя правления ГК «Автодор» Георгий Чичерин, говоря о планах компании до 2035 года, в том числе о развитии коридора Москва - Казань, который дорожники намерены в будущем продлить до Кемерово, оценил шансы их своевременной реализации. По его мнению, емкость рынка с точки зрения доступности финансирования довольно высокая. И структурирование проектов, в том числе на основании механизма концессии,

который уже довольно хорошо развит, поможет оперативно запускать подготовленные проекты.

В топ-10 крупнейших концессионных проектов последних двух лет входит строительство платной автодороги Виноградово - Болтино - Тарасовка, которая станет дублером МКАД. Концедентом выступает правительство Московской области. Концессионное соглашение было подписано в 2018 году. Это один из первых проектов в сфере автодорожного строительства в России, который будет реализован по частной концессионной инициативе Группы «ВИС».

Соглашение предусматривает создание масштабного объекта транспортной инфраструктуры, включая 6 мостов и путепроводов, 4 транспортные развязки. Длина скоростной четырехполосной дороги составит 16,1 километра. Строительство планируется завершить в 2022 году за счет собственных средств и средств частного партнера - компании «ЧЧК», которая входит в Группу «ВИС». Общий срок концессии (включая 4 года строительства) - 15 лет. По истечении этого срока дорога будет безвозмездно передана Московской области.

Инвестиции в проект составят более 30 миллиардов рублей, три четверти из которых - средства инвестора. Капитальный грант из бюджета Московской области - 7,7 миллиарда. Новая дорога поспособствует развитию не только транспортной инфраструктуры Подмосковья, но и прилегающих территорий.

Многое, конечно, зависит и от инвестиционного климата в регионе. Зампред правительства Московской области Вадим Хромов рассказал, что привлечение частных инвестиций в основной капитал региона за последние два года существенно выросло. Для этого область создает все условия: предоставляет площадки для реализации проектов, оказывает поддержку инициативам ГЧП, исправляет генеральные планы под задачи частного бизнеса.

На сегодня наиболее перспективным регионом для реализации инфраструктурных проектов с привлечением частного капитала является Арктика. Например, только модернизация Архангельского морского порта, которая предполагает строительство двух специализированных и четырех универсальных терминалов общей мощностью до 38 миллионов тонн, подъездной автомобильной и железной дороги, оценивается почти в 150 миллиардов рублей.

<https://rg.ru/2020/02/11/kapvlozheniia-obespechat-bezopasnost-i-skorost-na-avtomagistraliah-rf.html>

## **ТАСС; 2020.11.02; ВЛАСТИ СТАВРОПОЛЬЯ ПЛАНИРУЮТ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ НА 20% БОЛЬШЕ ДОРОГ В 2020 ГОДУ**

Ремонт дорог проведут в 11 муниципалитетах Ставропольского края в рамках национального проекта в 2020 году, сообщили журналистам во вторник в краевом Министерстве дорожного хозяйства и транспорта. Общая протяженность отремонтированных в 2020 году дорог составит 133 км, что на 20% больше, чем годом ранее.

«В этом году благодаря проекту будет обновлено 133 км дорожного полотна в 11 муниципалитетах. Как и в прошлом году, особое внимание уделяется местным дорогам, поскольку от того, в каком состоянии находится дорожное полотно, зависит безопасность и комфорт людей, проживающих в городах и селах», - приводятся в сообщении слова министра Евгения Штепы.

По данным министерства, в 2019 году в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» в крае было отремонтировано 111 км местного и регионального значения. Финансирование работ по **нацпроекту** в 2019 году в регионе составило более 1,4 млрд рублей, в 2020 году на эти цели направят более 1,6 млрд рублей.

<https://futerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/vlasti-stavropolya-planiruyut-otremontirovat-na-20-bolshe-dorog-v-2020-godu>

## **РИА НОВОСТИ; 2020.11.02; ГИБДД НАЗВАЛА САМОЕ ИГНОРИРУЕМОЕ МОСКВИЧАМИ ПРАВИЛО ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Автомобилисты Москвы в прошедшем году чаще всего нарушали скоростной режим, число таких правонарушений превысило 14 миллионов, сообщили РИА Новости в пресс-службе столичной Госавтоинспекции.

«В 2019 году сотрудниками Госавтоинспекции Москвы выявлено 27,9 миллиона административных правонарушений, из которых наибольшую долю составляют превышение установленной скорости движения - 14,5 миллиона правонарушений», - рассказали в пресс-службе.

По данным ГИБДД, число зарегистрированных случаев превышения скорости уменьшилось, за 2018 год эта цифра составила более 15,9 миллиона.

<https://ria.ru/20200212/1564574550.html>

## **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НИКИТА ЗАЙКОВ; 2020.11.02; ГЛАВНЫЙ УЗЕЛ НА ШЕЛКОВОМ ПУТИ; ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ РАСШИРЯТСЯ**

Первая очередь транспортно-логистического центра «Сибирский» в районе промышленно-логистического парка Новосибирской области и железнодорожной станции Чик будет введена в 2021 году. В полную силу хаб заработает в 2023-м, обслуживая до 300 тысяч контейнеров в год.

Транспортно-логистический центр «Сибирский» с большой долей вероятности станет одним из десяти опорных комплексов, которые будут созданы на территории страны в рамках плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры России.

Также план предусматривает увеличение пропускной способности Байкало-Амурской магистрали и Транссиба. Это позволит сократить срок движения грузов от границ с Китаем до стран Европы до семи дней, а также в четыре раза увеличить объем грузов, перевозимых в контейнерах. Ядром ТЛЦ «Сибирский» станет современный контейнерный терминал, способной обеспечивать одновременное обслуживание нескольких полноразмерных контейнерных поездов.

- Востребованность центра не вызывает сомнений, - уверен генеральный директор Агентства инвестиционного развития Новосибирской области Александр Зырянов. - С 2016 года объем контейнерных перевозок в России, в том числе на Западно-Сибирской железной дороге, постоянно растет, как и номенклатура перевозимых товаров. Спрос на контейнерные перевозки можно объяснить их универсальностью, они могут использоваться и для грузов с особым режимом. Кроме того, позволяют не производить перетаривание грузов - это экономит и время, и средства.

Объем инвестиций в проект составит 5 миллиардов рублей, инвестором и оператором проекта выступает компания «Новосибирский транспортный терминал». Как считает ее генеральный директор Игорь Низовских, проект полностью отвечает требованиям, предъявляемым к ТЛЦ. Рядом расположены федеральная трасса и железнодорожная станция Чик, через которую приемо-отправочный парк терминала примкнет к Транссибу. Сам ПЛП, на территории которого будет построен транспортно-логистический центр, дает возможность сотрудничества с предприятиями-резидентами.

- Мы учитываем и климатические особенности региона, в проект заложены технические и IT-решения, которые обеспечат бесперебойную работу терминала. Среди них - уже используемая на московском ТЛЦ «Восточный» собственная разработка, позволяющая ускорить поиск и выдачу контейнера заказчику.

Новые инфраструктурные проекты реализуются и в международном аэропорту Толмачево. В 2019 году был подписан договор на реконструкцию взлетно-посадочной полосы, завершено проектирование нового пассажирского терминала, строительство которого будет вестись за счет частных инвестиций. А уже в апреле 2020-го «Почта России» завершает возведение на территории аэропорта Толмачево самого крупного в своей сети комплекса по обработке почтовых сообщений. Здесь смогут обрабатывать до миллиона посылок в сутки. Новый транспортно-логистический центр, развитие аэропорта

усилят логистические преимущества Новосибирска, будут способствовать реализации транзитного и экспортного потенциала области и сибирской транспортной агломерации.

<https://rg.ru/2020/02/11/reg-sibfo/logisticheskie-vozmozhnosti-novosibirskoj-oblasti-rasshiriatsia.html>

## **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НИКОЛАЙ ГРИЩЕНКО; 2020.11.02; ЗА ДЕНЬГАМИ ПРИДЕТСЯ ПОБЕГАТЬ; ДОНСКИЕ МУНИЦИПАЛИТЕТЫ НЕ ЗНАЮТ, КАК ВЗЫСКАТЬ ТРАНСПОРТНЫЙ НАЛОГ**

С первого января муниципалитеты Ростовской области получили право распоряжаться транспортным налогом. Донской регион - единственный в России, где с нынешнего года применяется этот механизм. Но первопроходцам всегда тяжело: взыскать деньги и правильно распорядиться ими оказалось не так-то просто.

Планируется, что в 2020 году муниципалитеты получают 3,4 миллиарда рублей. Еще около миллиарда рублей составляет недоимка, которая также должна пойти на наполнение местных дорожных фондов. Как получить и потратить эти средства, обсуждалось на транспортном форуме «Линии сообщения-2020».

- Если раньше местные дорожные фонды формировались за счет акцизных сборов на бензин и субсидий из бюджета области, то сейчас муниципалитеты Дона получили право использовать 100 процентов транспортного налога. В других регионах цифры значительно ниже. К примеру, в Кировской области - 15 процентов, во Владимирской - 50. Однако возникает ряд вопросов, которые необходимо решать на местах, - сообщил «РГ» исполнительный директор ассоциации «Совет муниципальных образований Ростовской области» Виктор Ляхов.

Прежде всего, речь идет о неравномерности поступлений. Юридические лица обязаны платить транспортный налог ежеквартально, то есть четыре раза в год, физические - не позднее 1 декабря. Поэтому чиновники опасаются, что средства будут неравномерно поступать в бюджеты и аккумулируются лишь в ноябре - декабре, а дороги необходимо ремонтировать и строить круглый год.

- В прошлом году бюджет нашего дорожного фонда составлял 33,6 миллиона рублей, а в этом году, согласно подсчетам, мы должны получить 52,2 миллиона, - заявил глава администрации Тагинского района Николай Кошелев. - К этой сумме следует прибавить и недоимку около 4,9 миллиона рублей. Предполагается, что в первом квартале у нас будет два миллиона рублей акцизных сборов и 2,5 миллиона за счет погашения недоимки. Этих средств все равно недостаточно для полноценного ремонта автомобильных дорог.

Министр финансов Ростовской области Лилия Федотова возразила, что неравномерность поступления транспортного налога никак не связана с заключением контрактов на обслуживание и ремонт дорог. Главы районов могут рассчитывать запланированными ассигнованиями. А чтобы денег на ремонт хватало, придется искать дополнительные возможности для пополнения дорожного фонда. Перечень таких источников открыт. Чаще всего муниципалитеты направляют в дорожные фонды доходы от аренды земель в полосах отвода, платных парковок, объектов дорожного сервиса, безвозмездные поступления.

- Мы провели анализ формирования дорожных фондов муниципалитетов и выяснили, что в прошлом году все надеялись на поступления из дополнительных источников, - сказала **заместитель министра** транспорта региона Елена Козловская. - А в 2020 году лишь 11 муниципалитетов и городских округов области озаботились их поиском. Тем не менее **Минтранс** будет оказывать адресную помощь районам.

Другая проблема, о которой говорили представители муниципалитетов, связана с некорректным начислением налога и невозможностью взыскать недоимку. К примеру, в Тагинском районе 150 тысяч рублей начислены умершим автовладельцам. 2,2 миллиона рублей должны за транспортный налог лица, проживающие за пределами Ростовской области, и даже приставы не могут их разыскать, чтобы взыскать деньги. Многие автолюбители ездят на машинах по доверенности и тоже не платят налог.

Для решения проблемы глава администрации города Шахты Андрей Ковалев предложил сформировать единую информационную базу, к которой будут подключены представители налоговой службы, судебных приставов и департамента мировых судей.

«Это упростит формирование исполнительных листов для взыскания транспортного налога на 3-4 месяца», - объяснил он.

Главы муниципалитетов предложили, чтобы Федеральная налоговая служба делилась с администрациями информацией о «физиках», которые не платят транспортный налог. Налоговики заметили, что они не имеют права распространять личные данные граждан, но всю информацию о юридических лицах предоставить готовы. Заместитель руководителя управления Федеральной службы судебных приставов по Ростовской области Мария Человская считает, что муниципалитеты должны активнее сотрудничать с ФСПП.

- Главы муниципальных образований имеют возможность нам помочь. Дело в том, что мы не можем в должной мере использовать такую эффективную меру, как арест транспортного средства. Ведь арестованный автомобиль нужно поместить на специализированную автостоянку. Увы, но официальная стоянка для автомобилей есть лишь в Мясниковском районе, и везти туда арестованные машины из других районов накладно, - сказала она.

Поэтому главы должны выделить землю для штрафстоянок, и тогда взыскивать транспортный налог станет гораздо проще.

Кстати

Протяженность дорог, находящихся в собственности Ростовской области, составляет 7 591 километр, а местного значения - 26 981 километр. Планируется, что к 2024 году в Ростовской области будет построено и реконструировано 130 километров трасс, а отремонтировано, в том числе капитально, 2268 километров дорог регионального и местного значения.

<https://rg.ru/2020/02/11/reg-ufo/kak-donskie-municipaliteti-rasporiadiatsia-transportnym-nalogom.html>

## **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР ТАЮРСКИЙ; 2020.11.02; РЕЛЬСЫ УЖЕ НЕ ЭКЗОТИКА; В ЯКУТИИ СФОРМИРУЮТ СТУДЕНЧЕСКИЙ ОТРЯД ПРОВОДНИКОВ**

В Якутии, где поездка на пассажирском поезде до сих пор воспринимается как большое приключение, в этом году впервые сформируют студенческий отряд проводников. Соответствующее соглашение с региональным отделением «Российских студенческих отрядов» заключил местный транспортный техникум.

- У пассажиров вагонов по маршруту Тынды-Владивосток появится возможность оценить труд наших студентов, - отметил директор техникума Василий Петров.

Работать ребятам предстоит за пределами Якутии, но это - знаковое событие именно для региона. До лета прошлого года здесь вообще не было потребности в профессии «проводник». Первый регулярный пассажирский поезд, составленный всего из четырех вагонов, отправился из Нижнего Бестяха в июле 2019 года. Часть билетов в нем раскупили люди, которые поехали прокатиться на экзотическом виде транспорта, услышать перестук колес. Да и сейчас многие якутяне устраивают семейные экскурсии на новый железнодорожный вокзал - просто посмотреть.

В конце января этого года в первый рейс со станции Нижний Бестях отправился вагон беспересадочного сообщения до Хабаровска. На него было продано всего восемь билетов - пока народ только привыкает к тому, что в регион пришли рельсы. Но с первых чисел мая начнет ходить ежедневный поезд до Нерюнгри, разрабатывается запуск беспересадочного маршрута до Иркутска. Республика, где безальтернативным видом транспорта для дальних поездок всегда была авиация, вливается в систему путей сообщения страны.

<https://rg.ru/2020/02/11/reg-dfo/v-iakutii-sformiruiut-studencheskij-otriad-provodnikov.html>

## РИА НОВОСТИ; 2020.11.02; СПАСИТЕЛЬНЫЙ ПОЛЕТ: КАК ГОТОВЯТ БУДУЩИХ ПИЛОТОВ

В минувшее воскресенье, 9 февраля, работники гражданской авиации отмечали профессиональный праздник. По такому случаю Московский авиационный центр пригласил в гости молодежную эскадрилью «ЮнАвиа» им. Нестерова из подмосковного города Лыткарино. Сотрудники ГКУ «МАЦ» показали ребятам свой авиапарк и провели учения. Корреспондент РИА Новости съездил на аэродром Остафьево, где располагается база ГКУ «МАЦ», и посмотрел, как готовятся к работе летчики, а также пообщался с будущими пилотами.

Вертолеты Московского авиационного центра выполняют санитарные полеты, доставляя медиков на место происшествия, и участвуют в тушении пожаров. Ежедневно на дежурство заступают четыре экипажа по экстренной медицинской помощи и два вертолета К-32 для тушения пожаров. Все они способны взлетать и садиться в любом месте.

По словам заместителя директора Московского авиационного центра по организации летной работы Олега Котальшева, вертолет BK117C-2 — лучший в мире в своем профиле. Его функционал довольно обширный: поисково-спасательные операции, экстренная эвакуация пострадавших и оказание медицинской помощи прямо на борту. Машина способна долететь в любую точку Москвы за восемь минут.

Пилоты проходят ежедневную летную подготовку. Ведь летчик должен уметь работать в любых условиях: ночью, в плохую погоду, а также в связке со спасателями. У выпускника летного училища с момента трудоустройства в «МАЦ» может уйти два года на получение и отработку всех навыков.

«Это каждодневный и длительный труд. Например, мы взяли человека — он полгода работает в качестве второго пилота, потом по мере получения опыта начинает сам дежурить, потом тренируется ночью. Проходит почти два года, чтобы он научился выполнять все задачи», — объяснил Котальшев.

С работой «МАЦ» ознакомились и будущие пилоты из молодежной эскадрильи «ЮнАвиа», основанной в Доме детского творчества в Лыткарино шесть лет назад. Ее возглавил полковник авиации Алексей Петухов. За основу была взята «Программа подготовке пилотов сверхлегких воздушных судов», которую адаптировали и сократили для школьников.

«Мы знакомим ребят с авиацией. В итоге у них получается 6-8 часов налета вместе с инструктором. По сути, мы занимаемся профориентацией, учим, готовим, а дальше ребята поступают в летные училища. Если у них не получается стать летчиком, то все равно они связывают жизнь с авиацией», — рассказал Петухов.

Хорошим примером эффективности обучения будущих пилотов можно назвать 17-летнего школьника Кирилла Шитова, который, проживая в Лыткарино, постоянно наблюдал за полетами воздушных судов. В 14 лет ему предложили пойти на курсы в «ЮнАвиа», где занятия проходят по три дня в неделю.

В рамках обучения они приступают к практической части, в частности курсантов сажают на место первого пилота, а инструктор занимает место второго. Все элементы управления дублируются, и инструктор контролирует учащегося. «То есть если я дам ручку не в ту сторону, то он может исправить», — пояснил Кирилл.

В этом году молодой человек будет поступать в институт. На примете у него Ульяновское летное училище гражданской авиации и Краснодарское высшее военное авиационное училище. Он склоняется к первому варианту, потому что в будущем хочет стать пилотом пассажирского «Боинга».

Кирилл уверен, что диплом «ЮнАвиа» поможет ему в этом. «В прошлом году мой знакомый после окончания курсов поступал в Ульяновское летное училище. Он набрал столько же баллов, сколько остальные, но из всех выбрали только его из-за наличия такого диплома», — рассказал школьник.

<https://ria.ru/20200211/1564542442.html>

## КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.11.02; ОСАГО СТАНЕТ ДЕЛОМ ТЕХНИКИ; ГИБДД ПОЛУЧИТ ПРАВО АННУЛИРОВАТЬ РЕЗУЛЬТАТЫ НЕЗАКОННОГО ТЕХОСМОТРА

ГИБДД получит право аннулировать диагностические карты, если выяснится, что машина на пункт ТО не приезжала, следует из проекта постановления правительства. Сведения будут передаваться страховщикам. Компании должны аннулировать полис, считают эксперты, но страховщики говорят, что пока этого сделать невозможно из-за особенностей законодательства. МВД, по данным “Ъ”, также готовит новый общедоступный сервис, который позволит гражданам по VIN-номеру выяснить, где автомобиль проходил ТО и когда закончится диагностическая карта.

**Минтранс** опубликовал на [regulation.gov.ru](http://regulation.gov.ru) проект изменений в правила прохождения техосмотра (утверждены постановлением правительства №1008). Документ предусматривает возможность для «должностного лица» ГИБДД аннулировать диагностическую карту (выдается по итогам ТО) в случаях, если машина диагностику не проходила либо технический осмотр проходит с нарушением установленных правил. Автоинспектор, следует из постановления, должен будет «информировать» страховую компанию об аннулировании, а также «решить вопрос» о привлечении к ответственности оператора ТО, совершившего подобное нарушение.

Разработанный **Минтранс** документ вступит в силу 8 июня 2020 года вместе с новым законом о техосмотре (обновленная редакция 170-ФЗ). Документ призвал провести реформу в области ТО, исключив возможность для граждан покупать диагностические карты без предоставления автомобилей (в Москве это стоит 1–1,2 тыс. руб.). По оценкам Минэкономики и независимых экспертов, так поступают около 80% автовладельцев сегодня.

По новому закону процесс диагностики будет фиксироваться на фото — три снимка (перед, во время и в конце процедуры) будут передаваться для хранения в «облако» МВД. 27 июля заработают и поправки к КоАП: будет введен штраф 2 тыс. руб. за управление автомобилем без ТО (нарушение будет фиксироваться с помощью камер не чаще раза в сутки), введут наказание для операторов, торгующих диагностическими картами без фактических проверок автомобилей.

Действия страховщиков после получения информации об аннулировании карты в документе не описаны. По закону об ОСАГО компания не может расторгнуть договор страхования в одностороннем порядке, пояснил “Ъ” заместитель исполнительного директора Российского союза автостраховщиков Сергей Ефремов. «Единственное, что сможет сделать страховщик — обратиться в суд для прекращения договора,— говорит он.— Для таких случаев нужно вводить отдельную процедуру». Страховые компании обязаны в таких случаях отзываться полис, уверен гендиректор союза операторов ТО «Техэксперт» Сергей Зайцев: «По закону об ОСАГО полис выдается только при наличии диагностической карты. Если нет карты, то нет и полиса». Нужно вводить систему информирования автовладельцев об аннулировании карт, считает гендиректор компании «Услугиавто» Юрий Пархоменко: «Водитель будет ездить, ничего не зная, насобирает штрафов или попадет в ДТП и получит регрессный иск со стороны страховщика за управление автомобилем, не прошедшим ТО».

Правительство, судя по проекту постановления, намерено также серьезно усилить контроль за транспортными средствами, использующими газовое топливо.

По данным ГИБДД на начало 2019 года, из 60 млн зарегистрированных транспортных средств 1,42 млн используют природный газ в качестве топлива (из них 1,24 млн — сжиженный газ, 181 тыс. — компримированный). Еще 327 тыс. транспортных средств используют пропан-бутан. В ходе ТО эксперт-техник обязан проверить газобаллонное оборудование на предмет «механических повреждений», а также сверить год выпуска баллона, серийный номер и дату освидетельствования. «Контроль за ГБО практически не осуществляется,— поясняют в **Минтрансе**.— По экспертным оценкам, надлежащий контроль проходит не более 10% транспортных средств». «Особую обеспокоенность» у ведомства вызывает отсутствие контроля за баллонами для компримированного природного газа (метана) объемом менее 100 л. **Минтранс** также ссылается на

«постановленную правительством задачу» по развитию рынка природного газа как «популярного моторного топлива», что в свою очередь требует создания «механизма контроля за соблюдением требований безопасности». Владимир Путин ранее неоднократно поручал правительству стимулировать переход транспорта на газомоторное топливо. В 2013 году правительство в рамках поручения президента планировало, что к 2020 году в городах-миллионниках 50% всего общественного транспорта и коммунальной техники будут использовать газ.

Между тем вчера в ряде СМИ со ссылкой на МВД появилась информация о планах ввести видеофиксацию техосмотра. На самом деле, по данным “Ъ”, таких планов у министерства нет. Подобная идея действительно обсуждалась при подготовке реформы в 2018–2019 годах, но в итоге власти от нее отказались, поскольку нужны значительные мощности для хранения данных. Вчера же в МВД заявили о планах разработать постановление правительства об эксплуатации единой автоматизированной информационной системы технического осмотра (ЕАИСТО), также необходимой для запуска реформы ТО — в ней будут храниться цифровые диагностические карты. Содержательная часть документа пока неизвестна. По данным “Ъ”, ведомство планирует создать сервис, который позволит гражданам (например, при покупке автомобиля) по VIN проверить срок действия диагностической карты, название оператора, проводившего диагностику машины, и, возможно, пробег автомобиля, зафиксированный на последней диагностике.

<https://www.kommersant.ru/doc/4251326>

## **RNS; 2020.11.02; МВД ПОДГОТОВИЛО ПРОЕКТЫ О ПРАВИЛАХ РАБОТЫ СИСТЕМЫ ТЕХОСМОТРА**

МВД России разработало два проекта постановления правительства об утверждении правил ведения единой автоматизированной информационной системы техосмотра (ЕАИСТО) и внесении изменений в процедуры сбора, хранения и использования содержащейся в ней информации. Документами предусматривается усовершенствование процедуры формирования системы техосмотра, которая связана с введением фотофиксации прохождения техосмотра, оформлением электронной диагностической карты, а также с возложением контроля за проведением техосмотра на полицию, сообщила пресс-служба министерства.

«Усовершенствование процедуры формирования системы технического осмотра, которая связана с введением видеофиксации прохождения технического осмотра, оформлением электронной диагностической карты, а также с возложением контроля за проведением технического осмотра на полицию», — говорится в обосновании, опубликованном на портале проектов нормативно-правовых актов.

Отмечается, что такие меры направлены на «исключение случаев фальсификации проведения технического осмотра и обеспечение качественной проверки технического состояния автомобилей».

В июне 2020 года в России вступит в силу закон об обязательной фотофиксации автомобиля во время техосмотра. Как ранее отмечал спикер Госдумы Вячеслав Володин, усиленный контроль за техосмотром позволит сократить количество ДТП, причиной которых становятся неисправные автомобили.

<https://rns.online/transport/MVD-predlozhilo-zapisivat-tehosmotr-avtomobilei-na-video-2020-02-11/>

## **ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛЬЯ БАШЛЫКОВА; 2020.11.02; ТАКСИ НЕ ВЕЗЁТ: БЫВШИМ НАСИЛЬНИКАМ И УБИЙЦАМ ЗАПРЕТЯТ САДИТЬСЯ ЗА РУЛЬ; ЗАКОНОПРОЕКТ, ОГРАНИЧИВАЮЩИЙ ТРУДОУСТРОЙСТВО СУДИМЫХ ЗА ТЯЖКИЕ ПРЕСТУПЛЕНИЯ, ПРАВИТЕЛЬСТВО ВНЕСЕТ В ГОСДУМУ В ОКТЯБРЕ**

Бывшим насильникам, убийцам и террористам с 2021 года могут запретить водить такси и общественным транспортом. Законопроект, в котором содержится эта норма, разработал Минтранс — необходимость его принятия в министерстве объясняют соображениями безопасности пассажиров. Как сообщили «Известиям» в пресс-службе правительства РФ,



в июле документ планируется внести в комиссию по законопроектной деятельности, а в октябре — в Государственную думу. Инициативу готовы поддержать в большинстве парламентских фракций. Эксперты также считают, что на такой закон давно существует запрос в обществе.

Защитить пассажиров

Как сообщили «Известиям» в пресс-службе правительства, законопроект «Об особенностях допуска отдельных категорий лиц к осуществлению деятельности, непосредственно связанной с управлением транспортными средствами и о внесении изменений в закон «О государственной регистрации юридических лиц и индивидуальных предпринимателей» в настоящее время разрабатывается **Минтрансом**.

В случае принятия изменений юристы и индивидуальные предприниматели будут обязаны не допускать к управлению такси, автобусами, троллейбусами и трамваями лиц, имеющих неснятую или непогашенную судимость за убийство, умышленное причинение тяжкого вреда здоровью, истязание, изнасилование (если указанные преступления признаны тяжкими или особо тяжкими) и терроризм.

— Согласно плану законопроектной деятельности, срок представления законопроекта в правительство РФ установлен на июль 2020 года, а срок его внесения в Государственную думу — октябрь 2020 года, — сообщили в пресс-службе кабмина.

Как пояснили «Известиям» в самом **Минтрансе**, разработка документа обусловлена необходимостью обеспечения безопасности и сохранения жизни и здоровья граждан.

Статистические данные о количестве опасных деяний, совершенных водителями общественного транспорта, имеющими указанную в законопроекте судимость, отсутствует. Однако, как уточнили в пресс-службе министерства, целесообразность предлагаемого регулирования подтверждается положениями федерального закона «Об административном надзоре за лицами, освобожденными из мест лишения свободы». Им уже определен ряд мероприятий, осуществляемых полицией по надзору за указанными лицами, в том числе административные ограничения.

Согласно действующим нормам законодательства, в настоящее время гражданам с непогашенной судимостью запрещено занимать должности на госслужбе и в правоохранительных структурах, вести педагогическую деятельность, работать адвокатами и руководить предприятиями финансового сектора, а также заниматься авиационной безопасностью, охраной и частным розыском.

Мандарины с клофелином

Первый зампред фракции «Единой России» в Госдуме Андрей Исаев в разговоре с «Известиям» отметил, что меры по обеспечению безопасности пассажиров, конечно, важны.

— Но я бы сейчас воздержался говорить о поддержке законопроекта нашей партией, пока он не будет внесен в Госдуму и мы его не изучим, — пояснил парламентарий.

Более решительно настроены в «Справедливой России».

— Думаю, что мы поддержим этот законопроект. Когда человек садится в такси или любой другой общественный транспорт, он надеется, что с ним во время поездки ничего не случится, его не ограбят и не изнасилуют. Ведь есть субъекты, которые совершают эти преступления неоднократно, и они особо опасны, — заявил «Известиям» зампред фракции «Справедливой России» Михаил Емельянов.

Зампред фракции ЛДПР Ярослав Нилов также считает предложенные нормы логичными.

— Если речь идет об убийцах, насильниках, террористах и педофилах, то есть о работе с людьми, то такие ограничения нужны. Тем более транспортное средство — объект повышенной опасности. Но если, например, человек был осужден за клевету или за сокрытие двойного гражданства, то применение этих мер явно избыточно, — отметил либерал-демократ.

По его словам, фракция внимательно изучит законопроект, когда он будет внесен в парламент.

Глава думского комитета по региональной политике и проблемам Дальнего Востока, член фракции КПрФ Николай Харитонов считает, что с людьми, совершившими особо тяжкие преступления — убийства или изнасилования, происходят психические изменения.

— Их нельзя допускать до работы с людьми. Думаю, такой законопроект нужно принимать, — заявил «Известиям» коммунист.

Водители такси нередко попадают в криминальные сводки. Например, в 2017 году Следственный комитет возбудил уголовное дело в отношении таксиста, травившего пассажиров алкоголем или минеральной водой, смешанным с клофелином. Как установили правоохранители, за несколько лет он совершил целый ряд преступлений, а в его квартире были обнаружены похищенные у клиентов мобильные телефоны, наручные часы и деньги.

В 2016 году аналогичный случай расследовало ГУ МВД России по Московской области. Как сообщали силовики, занимавшийся частным извозом мужчина предлагал своим клиентам во время поездки выпить или угощал мандарином, в которые заранее добавлял медицинский препарат, оказывающий снотворное действие.

Важно, чтобы уже осужденные за убийство или грабеж пассажиров водители не возвращались к работе в такси, считает политтехнолог Дмитрий Фетисов.

— Если смотреть с точки зрения запроса общества, такой закон надо было принять давно. Действительно, таких случаев уже очень много. Я бы еще отметил и выросшее за последнее время хамство таксистов, претензий к их работе очень много. Поэтому навести порядок в этой отрасли необходимо, — пояснил эксперт.

В то же время он считает важным и не перекрутить гайки. Например, правительство недавно заявило о намерении запретить таксистам работать более восьми часов в сутки. В итоге мы можем столкнуться с тем, что цена на перевозки в такси вырастет и населению это тоже не понравится, отметил Дмитрий Фетисов.

<https://iz.ru/974925/natalia-bashlykova/taksi-ne-vezet-byvshim-nasilnikam-i-ubiitcam-zapretiat-saditsia-za-rul>

## **ИЗВЕСТИЯ; НАТАЛЬЯ ИЛЬИНА; 2020.11.02; СКИНЬТЕ ЗА ПРОЕЗД: ЛЬГОТНЫЙ БИЛЕТ РАЗРЕШАТ ОПЛАТИТЬ БАНКОВСКОЙ КАРТОЙ; ТРОЙКА КРУПНЕЙШИХ КРЕДИТНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ ОБЕСПЕЧИТ ЭТУ ВОЗМОЖНОСТЬ В ДЕСЯТКАХ РЕГИОНОВ В 2020 ГОДУ**

Студенты, пенсионеры и многодетные смогут оплатить проезд с учетом положенных им льгот обычной банковской картой. Эту функцию планируют внедрить Сбербанк, ВТБ и Газпромбанк, рассказали «Известиям» их представители. Сервис станет доступным уже в 2020 году в нескольких десятках регионов России, в том числе в Алтайском крае, Кировской области и Республике Коми, выяснили «Известия». Это позволит россиянам без очередей и трудностей оплатить проезд с учетом скидки, а регионам — сэкономить на транспортных картах, подчеркнули в НСПК, которая обеспечивает реализацию этого проекта.

Льготный пластик

Для льготного проезда — со скидкой или бесплатно — россиянам больше не придется ждать оформления специальной карты. Проект использования банковского «пластика» в качестве льготного проездного уже запущен в Горно-Алтайске. Над ним совместно работают Сбербанк, Национальная система платежных карт (НСПК — оператор «пластика» «Мир») и «Золотая корона», рассказали в Сбере.

Схема оформления выглядит так: льготнику достаточно один раз обратиться в управление социальной помощи или отделение ПФР для регистрации своей банковской карты в качестве социальной, объяснили в «Золотой короне». Там добавили: дополнительных документов собирать не придется.

В 2020 году эксперимент будет расширен — этим займется тройка крупнейших российских кредитных организаций.

Сбербанк до конца года планирует подключить к проекту несколько десятков регионов России, сообщили «Известиям» в пресс-службе кредитной организации. ВТБ также ведет работу для использования банковской карты в качестве льготного проездного билета в ряде регионов, но не уточняется, в каких именно. Функционал, позволяющий осуществлять учет любых льготных категорий граждан и управлять транспортными тарифами по картам Газпромбанка, на данный момент внедряется в Саратове, заявил

«Известиям» директор управления продуктов наличного денежного обращения финорганизации Антон Власкин.

## СПРАВКА «ИЗВЕСТИЙ»

Сейчас оплатить проезд банковской картой можно на большинстве маршрутов в российских городах по полной стоимости, однако эта опция пока недоступна для льготников, которым положены скидки. Граждане, имеющие право на бесплатный проезд, должны носить с собой специальное удостоверение, а для оплаты со скидкой необходимо оформлять отдельную карту.

Функцию оплаты льготного проезда с помощью обычной банковской карты можно реализовать только на национальном «пластике» — поправки в закон, закрепляющие это правило, вступили в силу с 30 января 2020-го. В НСПК работают над транспортной платформой, позволяющей оплачивать картой «Мир» проезд в любом регионе России, не приобретая местный проездной билет, а также «привязывать» к ней социальные льготы держателя, подтвердили «Известиям» в компании.

Реализация проекта позволит вести детальный учет оказанных услуг по перевозке льготных категорий граждан и оптимизировать затраты на компенсации трат из бюджета, а также экономить на эмиссии транспортных карт, подчеркнули в НСПК. Там добавили, что самим россиянам из льготных категорий не придется посещать пункты продажи или получения проездных билетов.

«Известия» обратились в правительства российских регионов с вопросами о внедрении скидочных тарифов в банковские карты. В 2020 году проект по льготной оплате проезда обычным банковским «пластиком» будет реализован в Алтайском крае, в Кировской и Белгородской областях, а также в Республике Коми (в городах Ухта и Сыктывкар), сообщили в этих регионах. «Известия» выяснили, что запуск такого проекта рассматривается в Йошкар-Оле, Ямало-Ненецком и Ханты-Мансийском автономных округах, Пермском крае, а также в Курской, Томской, Удмуртской и Тульской областях.

Без очередей

Пассажиру, имеющему льготный статус, не нужно дополнительно обращаться в банк или в иные организации, например в Пенсионный фонд, чтобы получить право ездить бесплатно или со скидкой, пояснил представитель Кировской области. Он отметил, что наличие льготы фиксируется в объединенной системе банков и госорганов. В момент оплаты запрос отправляется в эту систему, а она подтверждает наличие скидки на проезд, объяснили в пресс-службе регионального правительства.

Сервис позволит исключить требование к гражданам ежемесячно приходить в специальные пункты продажи и стоять в очередях для приобретения социального проездного билета на очередной месяц, подчеркнули в министерстве труда Республики Коми.

Трудности в реализации такого проекта связаны с особенностями некоторых категорий пассажиров, которым положены скидки. Например, право на льготный проезд в Мурманской области имеют все жители субъекта, ежемесячный доход которых ниже прожиточного минимума в 2,5 раза, — это требует регулярного уточнения списка льготников, пояснили «Известиям» в пресс-службе правительства этого региона.

В ЦБ не ответили на вопрос «Известий» о том, поддерживают ли в регуляторе проект финансовых организаций по перепрошивке банковских карт.

Если льготный проезд будет доступен с помощью обычных банковских карт, то заплатить за транспорт рано или поздно можно будет и с телефона — а этот вариант расчета быстро набирает популярность среди россиян, отметил руководитель аналитического департамента AMarkets Артем Деев. Он подчеркнул, что потребители очень заинтересованы в возможности носить с собой только одну карту или вовсе обходиться без нее, используя лишь смартфон.

Программа оплаты по картам в транспорте встречает сопротивление в регионах: перевозчики не готовы как обслуживать терминалы, так и делать свой бизнес действительно прозрачным, опасается руководитель направления Центра компетенций по банковским технологиям компании «Техносерв» Михаил Андреев. По его словам, для широкого распространения цифровой оплаты транспорта потребуется ужесточение госрегулирования пассажирских перевозок.

<https://iz.ru/973049/natalia-ilina/skinte-za-proezd-lgotnyi-bilet-razreshat-oplatit-bankovskoi-kartoi>

**РБК АВТОНОВОСТИ; ИВАН АНАНЬЕВ; 2020.11.02; ШТРАФ ЗА ШИПЫ И 80 КМ/Ч НА ТРАССЕ: КАК ИЗМЕНИТСЯ ЖИЗНЬ АВТОМОБИЛИСТОВ; В ИЗНОСЕ ДОРОГ ЗИМОЙ ОБВИНЯЮТ ШИПОВАННУЮ РЕЗИНУ И СЛИШКОМ ВЫСОКИЕ СКОРОСТИ НА МАГИСТРАЛЯХ, ПОЭТОМУ НАКАЗЫВАТЬ ЗА ШИНЫ НЕ ПО СЕЗОНУ ПРЕДЛАГАЮТ СТРОЖЕ**

Министерство транспорта выразило свою позицию по поводу штрафов за шины не по сезону, ограничения для шипов и возвращения обязательной наклейки «Шипы». Разбираемся, что изменилось в законодательстве, когда по закону нужно менять резину и какие есть штрафы.

Какие планировались ограничения

В конце прошлого года представители госкомпании «Автодор» во время круглого стола в Госдуме предложили ввести более жесткое регулирование в сфере использования сезонной резины и отправили свои предложения в **Минтранс**. Дорожники выступили с инициативой штрафовать за шины не по сезону, причем штрафы должны были выписываться в автоматическом режиме с помощью камер. Одновременно в ПДД планировалось вернуть требование об обязательном оснащении транспорта знаками «Шипы».

Шипованная резина под угрозой: причины, сроки, штрафы

Кроме того, в «Автодоре» предложили сократить сроки использования шипованных шин в Центральном регионе с 273 до 188 дней, а также пересмотреть нормы для других регионов в соответствии с их климатическими условиями. Наконец, представители компании выдвинули идею снизить максимальную скорость движения зимой до 70–80 км/ч на всех типах дорог.

По данным «Автодора», именно в зимний период российские дороги получают 90% ущерба, что связано в том числе и с использованием шипованных шин. Особенно страдают дороги, по которым автомобилям разрешено ездить со скоростью более 70 км/ч. Почти одновременно в МВД поддержали идею штрафов за шины не по сезону, однако отметили, что это создаст проблемы грузовикам и автобусам, для которых рынка зимней резины фактически нет.

В ответ на инициативы «Автодора» член комитета Госдумы по транспорту и строительству Александр Васильев предложил увеличить стоимость шипованной резины, включив в ее цену компенсацию за вред, причиняемый дорогам. «Можно, например, ввести компенсацию за их вред в качестве акциза при продаже этих шипованных колес. То есть шипованные колеса могут стоить дороже», — заявил Васильев.

При этом чиновник высказался против идеи зимнего ограничения скорости на всех дорогах до 80 км/ч. По мнению Васильева, в таком случае водителей будут штрафовать не только за шипы, но и за превышение скорости: «Самое страшное, что предлагает госкомпания «Автодор», — это ограничить скорость до 80 км/ч зимой. С этим точно не согласятся жители южных районов, у которых нет зимы и которые очень редко видят снег».

Что решил **Минтранс**

Российский **Минтранс** не поддержал введение штрафов за шины не по сезону. Как объяснили в пресс-службе ведомства, увеличение срока запрета для автомобилистов на использование шипованной резины в России не представляется возможным.

«Увеличение периода запрета использования шипованных шин не представляется возможным из-за наличия в транспортном потоке значительной доли транзитного автомобильного транспорта, пересекающего несколько климатических регионов. Разные погодно-климатические условия в таких регионах делают нецелесообразной установку единых жестких ограничений в части запрета на шипованные шины, а наличие различных требований влечет значительные издержки владельцев ТС», — рассказали в **Минтрансе** РФ.

Также в ведомстве отказались рассматривать вопрос об ограничениях на шипованную резину, поскольку во многих регионах ее применение является оправданным. «Зимой многие участки региональных дорог имеют уплотненный снежный покров, и коэффициент сцепления на нем ниже, чем на мокром асфальте. Движение на таких участках дорог без использования шипованной зимней резины будет существенно снижать безопасность и увеличивать риск возникновения аварийных ситуаций», — заявили в **Минтрансе**.

Когда можно ездить на шипах и какие штрафы есть сейчас

Согласно требованиям Технического регламента таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» в России запрещено использовать шипованную резину только в летний период (июнь, июль, август). Кроме того, технический регламент предписывает обязательное использование зимних шин с декабря по февраль включительно, оговаривая, что эти сроки могут меняться в каждом конкретном регионе с учетом климатических условий.

Однако прямых штрафов за неисполнение требований техрегламента в России по-прежнему нет. Чиновники рассматривали ряд законопроектов, предусматривающих наказания в размере от 2 до 10 тыс. руб., но никаких изменений в КоАП РФ принято до сих пор не было. Теоретически использование неподходящей резины попадает в категорию прочих нарушений со штрафом в размере 500 рублей.

Кроме того, как объяснил Autonews.ru ведущий юрист Европейской юридической службы Орест Мацала, сотрудники ГИБДД могут наказывать не поменявших колеса после первого предупреждения водителей согласно ст. 19.3 КоАП «Неповиновение законному распоряжению сотрудника полиции». Помимо штрафа от 500 до 1000 рублей она предусматривает возможность административного ареста на срок до 15 суток.

Какие шины можно использовать зимой

Согласно Техрегламенту стран Таможенного союза зимняя резина маркируется знаком в виде горной вершины с тремя пиками и снежинкой внутри, а также знаками «M+S», «M&S» либо «M S». От летних шин зимние отличаются более глубоким протектором с развитыми грунтозацепами и множеством ламелей, помогающих шине цепляться за лед.

Документ также устанавливает и степень предельно допустимого износа для зимней резины — глубина протектора не должна быть менее 4 мм, что соответствует требованиям большинства европейских стран. Кроме того, регламентируется степень ошиповки для шипованной резины: предельное число шипов на погонный метр протектора не должно превышать 60 штук, а большее число допускается лишь после проведения специальных испытаний, которые докажут незначительность влияния на износ дорожного покрытия.

Нужен ли знак «Шипы»

Формально требование о наличии знака «Шипы» действовало всегда, но штрафа не существовало. В 2017 г. штраф был введен, а автомобилисты столкнулись с дефицитом наклеек в магазинах и придирками со стороны сотрудников ГИБДД. Однако уже тогда стало ясно: требование об использовании знака не соответствует реалиям времени и должно быть отменено. Представители МВД обещали не наказывать автовладельцев, но на практике 500-рублевые штрафы все-таки выписывались.

В 2018 г. премьер-министр России **Дмитрий Медведев** по инициативе ГИБДД внес поправки в ПДД, отменяющие обязанность водителей наклеивать знак «Шипы» на автомобили с зимними шипованными шинами. Сегодня знак не требуется, а его установка носит исключительно рекомендательный характер.

<https://www.autonews.ru/news/5e42489d9a794785cec63e98>

## **КОММЕРСАНТЬ (РОСТОВ); ВАДИМ ВОДОЛАЗОВ; 2020.11.02; ПОДРЯДЧИК СЪЕЗЖАЕТ С ДОРОГИ; «ДОНАЭРОДОРСТРОЙ» РАСТОРГАЕТ КОНТРАКТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО «СЕВЕРНОГО ОБХОДА»**

Как стало известно “Ъ-Юг”, АО «Донаэродорстрой» потребовало в суде расторжения контракта с региональным **минтрансом** на строительство одного из трех участков автомобильной дороги «Северный обход Ростова». Намерение разорвать контракт стоимостью 1,2 млрд руб. мотивировано тем, что **минтранс** не смог вовремя устранить

ошибки в проектной документации, что привело к срыву установленных документом сроков строительных работ. По мнению юристов, суд может удовлетворить требование «Донаэродорстрой», что позволит ему добиться оплаты уже выполненного объема работ или сохранить аванс.

Ростовский арбитражный суд принял к производству заявление АО «Донаэродорстрой» о расторжении контракта с **министерством транспорта** Ростовской области (информация об этом есть в картотеке суда). В заявлении АО сказано, что в сентябре 2017 года оно заключило с **минтранс**ом контракт на строительство дороги «Северный обход Ростова-на-Дону» на участке от шоссе на Новошахтинск (через Родионово-Несветайскую) до трассы А-280 Ростов-Таганрог. В течение года «Донаэродорстрой» вел работы по контракту. Однако в ходе строительства были выявлены ошибки в проектной документации, и компания была вынуждена остановить работы. «Донаэродорстрой» сообщил об этом заказчику, в ответ **минтранс** обещал откорректировать проект.

Спорный контракт предполагает, что строительство участка дороги должно быть завершено в октябре 2019 года. Но **минтранс** к тому времени проект не исправил, поэтому «Донаэродорстрой» не смог закончить работы. В заявлении компании отмечается, что продлить срок работ, обозначенных в контракте, не позволяет законодательство. В связи с этим дорожники обратились в арбитражный суд с заявлением о его расторжении.

Стоимость контракта составляет 1,241 млрд руб. (информацию об этом можно найти на сайте госзакупок).

В «Донаэродорстрое» прокомментировать ситуацию не смогли, сославшись на отсутствие руководства. Региональный **минтранс** на запрос «Ъ-Юг» не ответил.

По мнению партнера юридической компании НАФКО Павла Иккерта, суд может удовлетворить заявление о расторжении контракта, если «Донаэродорстрой» докажет, что ошибки в проекте действительно делали невозможным его исполнение и привели к срыву сроков. В пользу дорожников также говорит то, что заказчик признал наличие недочетов в проекте и обязался самостоятельно их устранить, но не сделал этого, отмечает эксперт.

«Если «Донаэродорстрой» представит суду документы, подтверждающие вышеуказанные обстоятельства, скорее всего, ему удастся успешно расторгнуть контракт и добиться оплаты уже выполненного объема работ по нему, либо сохранить средства, выплаченные ему авансом за вычетом стоимости тех работ, которые не были выполнены в силу наличия недочетов в проектной документации. В противном случае у «Донаэродорстрой» возникают существенные риски возложения на него ответственности за срыв сроков»,— говорит Павел Иккерт.

Северный обход Ростова протяженностью около 35 км соединит трассу М-4 «Дон» с трассой на Таганрог, которая далее идет до границы с Украиной. Северный автодорожный обход позволит минимизировать транзитный автомобильный трафик через Ростов. Реализацию проекта планируется завершить в 2024 году, сообщило в минувший понедельник ИА «Дон 24» со ссылкой на губернатора Ростовской области Василия Голубева.

АО «Донаэродорстрой» зарегистрировано в Москве, входит в группу строительных компаний «Дон». Компания была создана в 1992 году на базе советского дорожно-строительного треста «Дондорстрой». Одним из совладельцев АО является бывший депутат Государственной думы от «Единой России» ростовский предприниматель Алексей Кнышов. Компания специализируется на строительстве автодорог, аэродромных покрытий и строительстве гидротехнических сооружений, является одной из крупнейших в отрасли на Юге России. По данным «СПАРК-Интерфакс», в 2018 году АО «Донаэродорстрой» получило 6,5 млрд руб. выручки, чистая прибыль составила 223,3 млн руб.

<https://www.kommersant.ru/doc/4251453>

## РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА ЦЕНТРАЛЬНОГО ОКРУГА; ЭЛИНА ТРУХАНОВА; 2020.11.02; ЗАГЛОХ НА ПЕРЕКРЕСТКЕ; ЯРОСЛАВЦЫ С ТРУДОМ ПРИВЫКАЮТ К ОБНОВЛЕННОЙ СХЕМЕ АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК

В Ярославской области закончилось продолжавшееся больше месяца тестирование новой схемы межмуниципальных и пригородных пассажирских перевозок. Несмотря на предварительное информирование населения об изменениях, без негативных эмоций не обошлось - когда часть автобусов с привычными номерами маршрутов на лобовом стекле в рейсы вдруг не вышла или вышла в другое время. И если расписание удастся корректировать, то качество самих автобусов, в ряде случаев замененных с больших комфортабельных на более скромные, по-прежнему вызывает вопросы.

Два в одном

«Революции» в межмуниципальных автобусных перевозках предшествовала работа в регионе в 2019 году экспертов научно-исследовательского и проектного института «МосТрансПроект» и ярославского филиала Петербургского университета путей сообщения. В областном департаменте транспорта рассказали, что специалисты, а также несколько сотен волонтеров ездили по всем маршрутам и по научной методике анализировали пассажиропоток в автобусах, чтобы в перспективе сделать перевозки максимально рациональными и удобными для пассажиров и бюджета. В итоге было предложено 95 маршрутов (из имеющихся 146) оставить без изменения, 46 - продлить, объединить или «раздублировать», превратив в 20, а пять маршрутов с низкой или нулевой загрузкой закрыть совсем.

Но если отмена 533-го автобуса Данилов - Пошехонье, выезжавшего один раз в неделю по понедельникам в четыре часа утра, прошла безболезненно, то, например, рейс в 05:35 Ярославль - Вятское - Красный Профинтерн по просьбам пассажиров пришлось вернуть, правда, номер у маршрута теперь другой - 130-й.

- Транспортное обслуживание по маршруту N 134 Ярославль - Вятское - Красный Профинтерн было прекращено с 1 января в связи с низким пассажиропотоком, - пояснил и. о. директора регионального департамента транспорта Анатолий Бойко. - Однако на основании обращений жителей Некрасовского района, которые столкнулись с трудностями при поездках, мы приняли решение об организации аналогичного рейса.

Очень волнительным оказалось начало года для жителей деревень, расположенных по пути следования автобуса N 503 Углич - Ярославль (через поселок Борисоглебский и Ростов Великий). Но в дептрансе заверили, что маршрут просто был включен в 524-й, и автобус «как ездил, так и будет ездить во все населенные пункты по тому же расписанию».

Переживали и жаловались на горячую линию пассажиры и 103-го автобуса Ярославль - больница МПС, который объединили со 150-м - до поселка Некрасовское.

- Сейчас автобус идет по 150-му маршруту, но заворачивает к больнице МПС. Соответственно объем транспортных средств суммируется. То есть машины со 103-го маршрута добавлены к 150-му, и объемы перевозок на линии сохранены, - не видит проблемы Анатолий Бойко.

«Едешь и молишься...»

Но, пожалуй, больше всего возмущенных комментариев раздалось в связи с новациями на 500-м и 504-м маршрутах Ярославль - Рыбинск. Что и понятно: пассажиров на этом направлении много. Здесь ничего не объединяли, никаких дополнительных «крючков» к маршрутам не добавляли. Более того, даже количество рейсов заметно увеличили: в расписании сегодня их уже больше 60 в день, а временной промежуток между рейсами составляет в среднем 15 - 20 минут. Но... поменяли автобусы. Предыдущий перевозчик много лет подряд выпускал ни линию большие комфортабельные машины с мягкими сиденьями и плавным ходом, а победитель нового аукциона предложил в основном автобусы среднего класса, подчас находящиеся не в самом хорошем состоянии. Но зато с автомобильным кодом 750 (Подмосковье) на номерном знаке. И лишь после жалоб пассажиров, столкнувшихся с невозможностью разместить в автобусе багаж, на маршруты выпустили три больших автобуса.

- У меня в Рыбинске живут родители, - рассказывает жительница Ярославля Ирина. - Раньше, когда я ездила к родным, я всегда звонила им, сев в автобус. Сейчас звоню, только когда приеду, чтобы лишний раз не волновать. Потому что теперь реально страшно ездить: водитель гонит, автобус весь трясется. Особенно страшно в темноте и на зимней дороге. Едешь и молишься... Раньше отличные автобусы ходили каждые полчаса, и всем было удобно. Вот зачем нам небольшие автобусы через 15 минут? Не проще ли подавать транспорт, как раньше, через полчаса, но большой и удобный?

Впечатлениями от новых рыбинских автобусов люди делятся и в соцсетях.

«20 января автобус на 19:50 уехал в 20:40. Люди нервничали, ждали, волновались, было объявлено, что рейс отменен, - рассказал в рыбинском паблике в соцсети пользователь с ником «Серый Че». - Но потом подъехало... В салоне накурено, автобус страшный, все дребезжит, скрипит, внешне - маршрутка, ни дать, ни взять. Заглох на светофоре при выезде с вокзала. Потом на переезде. Все время пищало что-то, и водитель звонил кому-то и спрашивал, что, мол, это за лампочка горит и что такое пищит... На улице шел дождь, в салоне ноги замерзли»...

Победителями конкурсов стали четыре компании, в том числе две - из столичного региона. Все эти сигналы, уверяют власти, без внимания не остаются. Со слов Анатолия Бойко, перевозчик принимает меры, и немало увольнений нерадивых водителей уже состоялось, а департамент, в свою очередь, вводит штрафные санкции в рамках контракта к перевозчику. Молодой глава дептранса признался, что даже сам иногда ездит по маршрутам «тайным пассажиром».

Малые предприятия - без работы

К слову, перевозчики в 2020 году поменялись на многих ярославских межмуниципальных маршрутах. В профильном департаменте пояснили, что 31 декабря прошлого года закончились пятилетние контракты, и сейчас по результатам аукционов заключаются новые - на три года. Семь контрактов подписаны, три в стадии подписания, и до конца февраля пройдут еще три аукциона.

Победителями уже прошедших конкурсов стали четыре компании, в том числе две - из столичного региона. А вот местные транспортные предприятия, десятки лет работавшие в районах области, остались, по сути, не у дел. Что их ждет - понятно. Одно из таких малых предприятий - Даниловское АТП, стабильно возившее людей по маршрутам, соединявшим Пошехонский, Первомайский, Любимский, Даниловский и Ярославский районы, ни много ни мало 65 лет. От отчаяния работники АТП даже написали письмо губернатору, правда, ответа пока не получили.

- Наше предприятие выходило на конкурс, но его устроители по какой-то причине на этот раз разделили нашу маршрутную сеть на два лота: один получился заведомо убыточным, второй - прибыльным, - рассказывает директор Даниловского АТП Николай Киселев. - Мы, естественно, заявили на первый лот, но, несмотря на снижение стартовой цены на два миллиона рублей, выиграть не сумели. Впрочем, если бы играли до победного, условия конкурса мы все равно не смогли бы выполнить, потому что в конкурсную документацию заложено требование: к 1 апреля возраст подвижного состава не должен превышать три года. А в последние годы мы не имели возможности приобретать новые автобусы. У нас машины хорошие, но старше трех лет.

Выиграло ярославское предприятие - так называемый «якорный» региональный перевозчик, занимающий половину объема рынка. В дептрансе заверили, что в первом квартале нынешнего года оно возьмет в лизинг новый подвижной состав и полностью выполнит конкурсные требования. А это вообще-то полторы сотни автобусов! «Целой революцией» не без скепсиса назвал столь масштабные планы заместитель председателя Ярославской облдумы, бывший мэр Ярославля, возглавлявший город двадцать лет, Виктор Волончунас. А пока даниловцы ездят на том, что им дают, с ностальгией вспоминая то, что было.

- Что к нам приходит с начала года, это диву даешься! - возмущен местный депутат Андрей Панченко. - Автобусы старые, грязные, без ремней безопасности, водители останавливаются чуть ли не за сто метров от остановок, потому что не знают, где они, эти остановки.



Довольно критичны в оценке состоявшихся конкурсов оказались и члены экспертного совета при комитете Ярославской облдумы по градостроительству, транспорту и качеству автодорог.

- Мне непонятно, как формировались лоты. Один лот, например, включает рыбинские маршруты, пошехонские, шестихинские, мышкинские, ярославские. Кто из перевозчиков, кроме Ярославского АТП, имеющего филиалы, способен все это закрыть? То есть таким образом были введены ограничения для перевозчиков, - уверен гендиректор Ярославского союза профессиональных перевозчиков Александр Болтовнин.

Однако, со слов представителей дептранса, жалоб по ходу конкурсов было всего две, и ФАС нарушений не нашел.

дословно

Анатолий Бойко, и. о. директора департамента транспорта Ярославской области:

- Мы завершили тестирование новой сети, которая оптимизировалась в течение 2019 года. Совместно с НИИ «МосТрансПроект» выявляли неэффективные маршруты с нулевым пассажиропотоком, объединяли либо продлевали маршруты, оценивали классность подвижного состава и регулярность перевозок, чтобы их качество улучшилось. Сегодня на 115 маршрутах у нас работают 260 автобусов, из которых 53 - большого класса, 187 - среднего и 20 - малого. 124 автобуса - новые, автопарк обновлен на 47 процентов. Первый месяц работы обновленной сети показал, что количество срывов, то есть невыхода автобусов в рейсы, уменьшилось примерно на 25 процентов по сравнению с прошлым годом.

<https://rg.ru/2020/02/11/reg-cfo/iaroslavcev-ne-ustroila-obnovlennaiia-shema-avtobusnyh-perevozok.html>

## **ТАСС; 2020.11.02; В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ ОТКРЫЛИ КРУПНЕЙШУЮ НА БАЙКАЛЕ ЛЕДОВУЮ ДОРОГУ НА ОЛЬХОН**

Крупнейшая на Байкале ледовая дорога, ведущая на Ольхон - единственный в регионе населенный остров на озере - открылась во вторник. Об этом говорится в сообщении пресс-службы регионального управления МЧС.

«Ледовая переправа на остров Ольхон открыта. Сегодня она была обследована комиссией <...> на соответствие требованиям безопасности. Толщина льда в месте переправы составляет от 65 см до 1 м, грузоподъемность переправы 10 тонн, протяженность - 10,6 км. Переправа будет работать круглосуточно», - говорится в сообщении.

По ледовой дороге на остров будут переправляться местные жители и туристы, по ней также будут завозить все необходимое для жизнеобеспечения ольхонских поселков.

Ольхонская ледовая трасса через озеро Байкал - самая протяженная переправа в Иркутской области. Летом там курсируют паромы, в зимний период, когда лед еще не окреп - судна на воздушной подушке.

Ольхон называют географическим, историческим и сакральным центром Байкала. Для острова характерен особый микроклимат - зимой достаточно тепло и малоснежно, поэтому с открытия ледовой дороги начинается пик зимнего туристического сезона.

<https://tass.ru/sibir-news/7731393>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.11.02; РОСАВТОДОР ИЩЕТ ПОДРЯДЧИКА ДЛЯ РЕКОНСТРУКЦИИ ПОЧТИ 30 КМ АВТОДОРОГИ «ЛЕНА» В ЯКУТИИ ЗА 6,6 МЛРД РУБ.**

ФКУ ДСД «Дальний Восток» (структура Росавтодора) объявило аукцион на реконструкцию почти 30 км федеральной автодороги «Лена», говорится в материалах на сайте госзакупок.

Начальная (максимальная) цена контракта установлена в размере 6,638 млрд рублей.

Подрядчику предстоит до сентября 2024 года реконструировать трассу с 752 по 780 км.

Прием заявок завершится 27 февраля, в этот же день будут подведены итоги аукциона.

Федеральная автодорога «Лена» протяженностью порядка 1,2 тыс. км проходит по территории Амурской области (от города Сковородино) и Якутии (до столицы региона).

Трасса проложена преимущественно по территории вечной мерзлоты, асфальтовое покрытие есть на небольших участках дороги.

В оперативном управлении межрегиональной дирекции по дорожному строительству «Дальний Восток» находятся более 6 тыс. км трасс - это 10 автодорог федерального значения, проходящих по территориям Хабаровского, Приморского и Камчатского краев, Еврейской автономной, Амурской и Сахалинской областей, Чукотского автономного округа.

## **ИНТЕРФАКС; 2020.11.02; ЧИСЛО АВТОМОБИЛЕЙ, ЗАРЕГИСТРИРОВАННЫХ В СИСТЕМЕ «ЭРА-ГЛОНАСС», ПРЕВЫСИЛО 5 МЛН**

Количество машин, зарегистрированных в государственной автоматизированной информационной системе (ГАИС) «ЭРА-ГЛОНАСС», превысило 5 млн, сообщили «Интерфаксу» в пресс-службе АО «ГЛОНАСС».

«В понедельник количество транспортных средств, зарегистрированных в ГАИС «ЭРА-ГЛОНАСС», превысило 5 млн. В настоящее время ежедневный прирост автомобилей составляет порядка 4-5 тысяч», - сказали в пресс-службе.

По мере увеличения количества зарегистрированных автомобилей растет и число экстренных вызовов. В настоящее время фильтрующий контактный центр системы обрабатывает в среднем 13,6 тыс. вызовов в сутки, сообщили в ведомстве.

На преодоление пятимиллионного рубежа понадобилось пять лет: система была введена в промышленную эксплуатацию в январе 2015 года. Тогда же по поручению президента РФ был создан оператор системы - АО «ГЛОНАСС».

За пять лет количество вызовов, обработанных системой «ЭРА-ГЛОНАСС», составило 5 млн 152 тыс., из них 63 тыс. 756 вызовов потребовали реагирования экстренных оперативных служб. При этом 40 тыс. 645 вызовов были осуществлены в автоматическом режиме после ДТП с сильными повреждениями автомобиля.

«Эта цифра особенно важна для понимания ключевого предназначения системы - спасения жизни и минимизации ущерба здоровью граждан. Более чем в 40 тыс. аварий система сработала в ситуации, когда водитель и пассажиры были не в состоянии вызвать помощь самостоятельно», - подчеркнули в пресс-службе.

Требование об обязательном оснащении всех пассажирских и грузовых транспортных средств, выпускаемых в обращение в России, аппаратурой системы «ЭРА-ГЛОНАСС» вступило в силу 1 января 2017 года.

## **ТАСС; 2020.11.02; КРЫМСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ПОДВЕЛА ИТОГИ РАБОТЫ ЗА ЯНВАРЬ 2020 ГОДА**

Итоги работы Крымской железной дороги за январь 2020 года подвели в формате видеоконференцсвязи, следует из сообщения предприятия.

В январе текущего года со станций и вокзалов дороги отправлено 244 тыс. пассажиров в пригородном и дальнем сообщении.

Предприятиями Крыма было погружено 90 тыс. т грузов. Через паромную переправу Крымская железная дорога приняла 1,68 тыс. вагонов или 100 тыс. т грузов. Выгрузка выполнена на уровне 2664 вагона (+16% к плану).

Основными задачами на предстоящий период работы были обозначены совершенствование работы по привлечению новых объемов перевозок грузов и пассажиров, увеличение доходов от всех видов деятельности, безусловное выполнение качественных и количественных показателей использования подвижного состава, всех видов оборота вагонов.

<https://tass.ru/v-strane/7732387>

## **ТАСС; 2020.11.02; В КРЫМУ ОЖИДАЮТ СНИЖЕНИЯ ЦЕН НА ТОПЛИВО ПОСЛЕ ЗАПУСКА ГРУЗОВЫХ ПОЕЗДОВ**

Рынок топлива в Крыму с запуском грузового автомобильного движения по Крымскому мосту и за счет госрегулирования стабилизировался после нескольких лет зависимости от погоды в Керченском проливе, сообщили опрошенные ТАСС эксперты отрасли. Вместе с

этим на полуострове рассчитывают, что после запуска грузовых поездов цены на топливо продолжат снижаться.

В республике из-за санкций не работают крупные российские продавцы топлива и действуют местные сети АЗС - «Атан», ТЭС, «Формула» и другие. Бензин и дизельное топливо в Крыму долгое время стоили минимум на 10% больше, чем в соседних регионах РФ. На цены также влияло судоходство в Керченском проливе, так как работа паромной переправы, которая до ввода Крымского моста была единственной автотранспортной артерией, соединявшей Крым с другими регионами России, останавливалась из-за штормов.

«Безусловно, открытие грузового автомобильного сообщения по Крымскому мосту повлияло на стабилизацию цен на топливо в Крыму, но больше повлияет открытие грузового железнодорожного сообщения. Водить железнодорожным транспортом на 10-20% выгоднее, чем автомобильным», - сказал ТАСС председатель комитета Госсовета Крыма по строительству транспорту и топливно-энергетическому комплексу Леонид Бабашов.

Он уточнил, что цены на топливном рынке в Крыму снизились в среднем на 1 рубль в сравнении с 2019 годом и выровнялись с соседними регионами России. «Мы проводим сравнительный анализ цен на топливо в Крыму с другими регионами, в частности, с Краснодарским краем. На Кубани дизельное топливо сейчас стоит около 50 рублей, а в Крыму - 48 рублей за литр. Ранее в Краснодарском крае цена была ниже, чем на полуострове», - добавил Бабашов, уточнив, что «в Крыму цены не падают резко, а скорее не растут, поскольку они условно заморожены».

#### Ценовое регулирование

Крупные объемы горюче-смазочных материалов по-прежнему перевозятся в Крым двумя путями - по мосту через пролив и танкерами по воде. Как считает депутат Госдумы от Крыма, член комитета по финансовому рынку Андрей Козенко, цены на полуострове все еще немного выше, чем в среднем по стране, однако разница не превышает 2-3%. «Это связано, прежде всего, с географическим положением республики. Запуск Крымского моста несколько снизил напряженность в этой сфере, но доставка топлива в регион по-прежнему требует дополнительных затрат, что <...> отражается и на цене», - сказал он.

Представитель крымской сети АЗС «Атан», которая является одной из крупнейших на территории полуострова, также рассчитывает, что открытие железнодорожной части моста позволит «снизить затраты на логистику топлива». Он отметил, что цены стали «ощутимо ниже» в сравнении с прошлым годом. По его словам, это связано с совместной работой власти и бизнеса «в интересах населения полуострова».

В свою очередь, Козенко считает, что для дальнейшего снижения помимо рыночных механизмов, нужно предусмотреть другие меры. «Важным фактором в регулировании цен должно стать государственное регулирование ценообразования в Крыму как в курортном регионе. Тут в сезон, к сожалению, велик соблазн спекулировать, отправить сюда товары выше их стоимости - это неправильно», - отметил депутат Госдумы.

На стабилизацию цен, по мнению парламентариев, в этом году будет влиять в первую очередь соглашение, заключенное региональным правительством с участниками топливного рынка в Крыму. «Нефтетрейдеры в ущерб себе подписали соглашение о том, что они не будут поднимать цены, понимая свою социальную ответственность перед жителями Крыма. Вскоре они покроют свои потери за счет того, что логистика улучшится. Цены при этом расти не будут», - пояснил Бабашов.

В январе на своей странице в соцсети «ВКонтакте» глава республики Сергей Аксенов сообщал, что цены на дизельное топливо и сжиженный газ крымской сети АЗС «Атан» снизились на один рубль. Таким образом, цена дизтоплива составила 48,25 рубля за литр, газа - 23,25 рубля. Он также отмечал, что с октября прошлого года компания снизила цены на дизтопливо в общей сложности на 1,7 рубля.

<https://tass.ru/ekonomika/7732863>

## **ТАСС; 2020.11.02; «ЛАСТОЧКА» КРАСНОДАР - АНАПА ПЕРЕВЕЗЛА ОКОЛО 15 ТЫС. ПАССАЖИРОВ**

Поезда «Ласточка», курсирующие с 30 декабря между Краснодаром и Анапой, перевезли за первый месяц работы около 15 тыс. человек, следует из сообщения РЖД.

В преддверии запуска «Ласточки» на данном направлении, как рассказал заместитель начальника Северо-Кавказской железной дороги по Краснодарскому территориальному управлению Михаил Щербаков, ОАО «РЖД» существенно модернизировало инфраструктуру: выполнены работы по электрификации участка Разъезд 9 км - Юровский. В общей сложности установлено 4,4 тыс. опор и смонтировано 210 км контактного провода.

Кроме того, на станции Разъезд 9 км построен вокзал и оборудована пассажирская платформа длиной 420 м, а также выполнен текущий ремонт двух пассажирских платформ на станции Гостагаевская.

В целом проект «Дневной экспресс» успешно развивался в Краснодарском крае в прошлом году. Самыми популярными маршрутами «Ласточек» в 2019 году на СКЖД стали внутрирегиональные маршруты: Краснодар - Роза Хутор (616 тыс. пассажиров), Краснодар - Имеретинский Курорт (500 тыс. пассажиров), Краснодар - Адлер (481 тыс. пассажиров).

<https://tass.ru/ekonomika/7735631>

## **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.11.02; МИМО КАССЫ; ЛЬГОТНИКИ СМОГУТ ПРИОБРЕТАТЬ БИЛЕТЫ НА ЭЛЕКТРИЧКИ ЧЕРЕЗ ИНТЕРНЕТ**

Скоро участники Великой Отечественной войны, ветераны боевых действий и другие категории граждан смогут заказывать льготные билеты на пригородные поезда в режиме онлайн. Доступна такая услуга будет в мобильном приложении «РЖД пассажирам».

перевозчиков за 10 суток до отправления. Оплата проводится банковской картой, а контролеру можно предъявить билет с экрана телефона. Теперь в планах РЖД «реализация функции продажи всех видов абонементных билетов, в том числе и для льготных категорий граждан», - пояснили «РГ - Неделе» в компании.

Уточняя, когда именно начнется продажа льготных билетов онлайн, в РЖД не стали. Дело в том, что реализовать идею не так просто. Требуется разработать надежную систему идентификации личности пассажира и заочной проверки его прав на льготы. Списки льготников хранятся в Пенсионном фонде России (ПФР). Потому созданием схемы занимается **минтранс** совместно с ПФР, отмечали ранее в министерстве.

Пока получить со скидкой или бесплатно можно только разовый билет на электрички. Для этого нужно предъявить документы, подтверждающие льготы, поясняют в справочной службе РЖД.

«То есть действующая система продажи льготных билетов обязывает пассажиров приходить в кассу, это неудобно», - замечает в беседе с «РГ» председатель Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов. В итоге часто льготники получают свой билет не в кассе, а уже в электричке, но за его оформление платят сбор в 100 рублей, добавляет он.

Конечно, онлайн-продажа билетов на электрички сильно упростила бы задачу льготникам и сделала поездку комфортнее. Но стоит продумать различные возможности приобретения льготных билетов онлайн, считает эксперт. Зачастую у льготников старые телефоны, на которых мобильные приложения не действуют. Есть слабовидящие пассажиры, для них нужно предусмотреть специальную версию сервиса, поясняет он. Нужно понимать, как будет работать система распознавания льготных билетов, чтобы не получилось так, что оборудование не будет срабатывать на приобретенный льготный билет. К тому же действующее мобильное приложение нужно дорабатывать. Сейчас для покупки билетов происходит переадресация на сайты пригородных пассажирских компаний, замечает Зотов.

На железной дороге продажу билетов в режиме онлайн планируют апробировать до конца 2020 года. А затем оценят технические возможности системы и востребованность услуги

самими пассажирами. После этого продажу льготных билетов в режиме онлайн могут распространить и на другие виды транспорта. Например, для покупки онлайн льготных авиабилетов россияне смогут проходить авторизацию через портал госуслуг, сообщал ранее **замминистра** транспорта Александр Юрчик.

Между тем **минтранс** готовит для россиян, пользующихся пригородными поездами, и другие приятные новации. Например, утерянные или испорченные билеты на проезд в пригородных поездах, которые не были использованы, можно будет возобновить или получить за них обратно деньги. Но тут важно, чтобы билет был оформлен с помощью бесконтактной смарт-карты. Это могут социальные, транспортные, платежные карты или электронные устройства с использованием автоматизированных систем.

Такие изменения **минтранс** предлагает внести в правила перевозок пассажиров и багажа, железнодорожным транспортом. Документ сейчас проходит общественное обсуждение.

Есть и другие предложения. Например, появятся абонементные билеты, которые нельзя будет вернуть. Сейчас за неиспользованные или частично использованные абонементы можно вернуть деньги при определенных условиях. Такая возможность есть у пассажира, если он внезапно заболел, получил травму в результате несчастного случая либо умер член его семьи. Невозвратные абонементы будут стоить меньше обычных возвратных проездных документов, поясняют «РГ - Неделя» в «Центральной пригородной пассажирской компании» (ЦППК). «Во многих отраслях, например, в авиaperевозках, подобные билеты уже существуют. Такие абонементы подходят тем, кто точно знает, что воспользуется услугой», - отмечают в пресс-службе ЦППК.

Появятся также абонементы «выходного дня», ездить по которым можно будет в выходные и праздничные дни. Такие проездные документы будут удобны для дачников, считают в **минтрансе**.

Смогут также пассажиры садиться в электричку без билета, если на станции нет билетной кассы или терминала самообслуживания. Тогда проездной документ им оформят прямо в поезде или на станции назначения, а дополнительную плату за это взимать не станут.

«Разнообразие абонементов, возможность выбора и возврата способствуют росту привлекательности поездок на пригородных поездах для пассажиров», - замечают в ЦППК.

Было бы хорошо, чтобы деньги возвращали дистанционно, и человеку не приходилось идти в кассу, добавляет Зотов.

<https://rg.ru/2020/02/11/lgotniki-smogut-priobretat-bilety-na-elektrichki-cherez-internet.html>

## **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА АНТИПОВА; 2020.11.02; ТЕПЛОВОЗ СИГНАЛИТ РЫНКУ; РЕЛЬСЫ ЖДУТ ПРИТОКА ЧАСТНОГО КАПИТАЛА**

Долгосрочная программа развития РЖД до 2025 года, разработанная и утвержденная в прошедшем году с учетом Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, ставит перед железнодорожниками ряд глобальных задач по совершенствованию инфраструктуры на территории РФ и за ее пределами. Важнейшая составляющая в достижении этих целей - привлечение частных инвесторов и использование проектного финансирования.

Как считает глава РЖД Олег Белозеров, «ДПР - это ключевой документ, который создает предпосылки для нашего активного развития до 2025 года. Цифры говорят сами за себя - почти 9 триллионов рублей инвестиций. Благодаря этому документу мы сможем привлечь около 4 триллионов рублей у инвесторов. Это сигнал рынку, сигнал производителям, что начинается очень активная работа».

Особое внимание в документе уделяется развитию механизма государственно-частного партнерства на железнодорожном транспорте (включая использование концессий) для финансирования строительства новых железных дорог с привлечением средств государственных источников и частных инвестиций (владельцев инфраструктуры, заинтересованных грузоотправителей и т.д).

Согласно аналитическому обзору, подготовленному компанией «РЖД-Инвест», проектное финансирование и механизмы ГЧП обеспечивают четкое структурирование проекта и распределение рисков среди всех участников. Управленческие стимулы и эффективные

экономические решения, свойственные частным компаниям, в сочетании с государственными возможностями позволяют существенно повысить объемы финансирования инфраструктурных проектов.

В 2018 году РЖД заключила два самых крупных концессионных соглашения в железнодорожной отрасли: на строительство железнодорожных линий Элегест - Кызыл - Курагино (192,4 миллиарда рублей) и Обская - Салехард - Надым (113 миллиардов рублей).

Первое соглашение было подписано между Тувинской энергетической промышленной корпорацией (ТЭПК) «Кызыл - Курагино» и **Росжелдором**. В проекте - строительство однопутки протяженностью 410 километров, ГОКа на Элегестском месторождении, угольного портового терминала «Ванино» мощностью 15 миллионов тонн в год и создание тепловой электростанции. Предполагается, что на строительство железной дороги уйдет около пяти лет, на ГОК - четыре года, на угольный терминал - три года. Источник возврата инвестиций - доходы от использования инфраструктуры концессионера. Основные грузы, которые будут перевозиться по новой железной дороге, - угольный концентрат с Элегестского месторождения. Строительство дороги к Элегестскому месторождению является частью комплексного инвестиционного проекта (КИП) «Енисейская Сибирь», одного из первых концессионных проектов, способных изменить целые регионы нашей страны.

Строительство ветки Обская - Салехард - Надым общей протяженностью 353 километра, соединяющей Северную и Свердловскую магистрали и являющейся частью Северного широтного хода, вошло в проект, концессионное соглашение по которому подписали **Росжелдор** и компания «СШХ». В рамках проекта будут построены мост через Обь, железнодорожная линия Салехард - Надым и мост через Надым. Проект подразумевает не только создание новой железнодорожной инфраструктуры по концессионной схеме (привлечение средств частных инвесторов и средств государственной поддержки), но и реконструкцию существующих инфраструктурных объектов, финансирование которых обеспечат «Газпром» и РЖД.

Первый замгендиректора «ВЭБ Инфраструктура» Дмитрий Твардовский считает, что в инвестиционной программе РЖД средств недостаточно: протяженность железнодорожных линий, имеющих ограничения пропускной способности, будет расти каждый год - с 8,2 тысячи километров в 2018 году до 9,4 тысячи в 2025-м. «Узкие» места сдерживают рост экспорта и развития экономики РФ. По его мнению, необходимо применять инструменты проектного финансирования и ГЧП для исполнения инвестиционной программы РЖД за счет внебюджетных источников.

Действительно, сегодня РЖД формирует совершенно новые ниши для частных инвестиций. Аналитики «РЖД-Инвест» также рассматривают «узкие места» как объекты строительства инфраструктуры будущего. Например, модернизацию существующих **пунктов пропуска** через государственную границу. Российское законодательство предусматривает такую возможность при условии безвозмездной передачи объекта в собственность государства. Возвратность инвестиций может быть обеспечена как за счет хозяйственной деятельности с использованием **пункта пропуска**, так и за счет дополнительных доходов от внешнеэкономической деятельности.

Также одной из привлекательных ниш для региональных ГЧП-проектов может стать создание железнодорожной инфраструктуры для промышленных предприятий, расположенных на территории ОЭЗ и промышленных парков. Например, в феврале 2019 года было подписано первое в этой сфере концессионное соглашение по строительству железнодорожной линии между станцией Людиново-1 и территорией ОЭЗ «Калуга», объем инвестиций - 655 миллионов рублей. В перспективе рассматривается еще несколько проектов.

По словам губернатора Московской области Андрея Воробьева, государственно-частное партнерство сложно приживалось в регионах, но в последнее время многие из них «освоили этот предмет». Спикер считает, что Московская область находится в числе лидеров по привлечению частных инвестиций, особенно в инфраструктурные проекты, которые «не потянул бы бюджет, каким бы он ни был крепким».

<https://rg.ru/2020/02/11/plan-modernizacii-zheleznyh-dorog-rf-2025-osnovan-na-mehanizme-gchp.html>

## **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА ЮГА РОССИИ; РОМАН МЕРЗЛЯКОВ; 2020.11.02; УМНЫЙ ВОКЗАЛ; В ВОЛГОГРАДСКУЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ ВЛОЖАТ 12 МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ**

На железнодорожном вокзале «Волгоград-1» заработали куранты, отмечающие каждый час боем: предусмотрен дневной и ночной, более тихий режим. Модернизация комплекса началась в 2016 году. А в начале этого года в зале ожидания установили скамейки с камерой хранения и блоком для зарядки гаджетов, работает вайфай.

- Реконструкция вокзального комплекса еще не закончена, мы продолжаем устранять все недоделки. Занимаемся благоустройством вокзала «Сарепта». Затем приступим к реконструкции привокзальной площади в городе Петров Вал. Там будет установлен памятный знак работникам Волжской рокады, - рассказал начальник Приволжской железной дороги Сергей Альмеев.

На главном вокзале Волгограда по чертежам 1954 года восстановили двери, пострадавшие во время теракта в 2013 году, и лепные карнизы, отремонтировали мраморную отделку центрального вестибюля. Художники привели в первоначальный вид потолочную роспись.

Установлена новая система информирования пассажиров: табло и голосовые объявления стали автоматическими. Разделили зоны вещания: пригородное и направление дальнего следования. В итоге шумовая нагрузка снизилась.

Многие слышали об «умных домах», которые оснащены электроникой, позволяющей экономить на ресурсах. Вот и волгоградский вокзал заметно «поумнел». Автоматизированный диспетчерский центр круглосуточно контролирует вентиляцию, кондиционирование, освещение, отопление и влажность воздуха. Если датчики зафиксируют отклонения, система быстро вносит коррективы.

Сегодня в помещении вокзала дальнего следования может одновременно разместиться более 2200 человек. В пригородном - тысяча.

42 процента пассажирского потока и более 37 процентов грузооборота Приволжской ЖД приходится на Волгоградскую область.

<https://rg.ru/2020/02/11/reg-ufo/v-volgogradskuiu-zheleznodorozhniuu-infrastrukturu-vlozhat-12-mlrd-rublej.html>

## **РИА НОВОСТИ; 2020.11.02; АЭРОЭКСПРЕСС СОЕДИНИТ АЭРОПОРТ СИМФЕРОПОЛЯ С СЕВАСТОПОЛЕМ**

Аэроэкспресс будет запущен из аэропорта Симферополя в Севастополь, в этих целях планируется строительство примыкающей железнодорожной ветки, сообщил глава Крыма Сергей Аксенов.

Ранее президент России **Владимир Путин** поручил правительству России совместно с властями Республики Крым и Севастополя подготовить предложения по архитектурно-строительному проектированию и строительству электрифицированных железных дорог. В одном из поручений речь шла об электрифицированной железной дороге, соединяющей международный аэропорт Симферополя с путями «Крымской железной дороги».

«Нам около 12-13 километров надо от аэропорта «Симферополь» врезаться до действующей железнодорожной ветки. Это будет однозначно аэроэкспресс, с тем чтобы от аэропорта «Симферополь» дорога до Севастополя занимала 50 минут максимум», — сказал журналистам Аксенов.

По его словам, это позволит облегчить туристам попадание в Севастополь и на южный берег Крыма.

Аксенов подчеркнул, что уже достигнуты договоренности с губернатором Севастополя, а также скоординирован план действий с **Минтрансом** РФ.

Кроме того, Аксенов допустил вероятность в перспективе реализации проекта запуска аэроэкспресса в сторону Евпатории.

<https://ria.ru/20200211/1564539122.html>

На ту же тему:

<https://rns.online/transport/Iz-aeroporta-Simferopolya-planiruyut-zapustit-aeroekspress--2020-02-11/>

## **РБК КРАСНОДАР; 2020.11.02; РЖД ИНВЕСТИРУЕТ В Ж/Д ИНФРАСТРУКТУРУ КУБАНИ В 2020Г. ОКОЛО 30 МЛРД РУБ.**

ОАО РЖД планирует направить 29,1 млрд рублей на развитие железнодорожной инфраструктуры Краснодарского региона. Это почти на четверть (на 24%) превышает объем средств, выделенных в 2019 году, сообщает пресс-служба СКЖД.

В текущем году в рамках развития подходов к портам Азово-Черноморского бассейна на четыре участках предстоит завершить строительство 64,1 км вторых путей. Также пешеходные переходы со световой и звуковой сигнализацией на перегонах Краснодар-1 — Краснодар-2, Краснодар-1 — Лорис, а также на станциях Лорис и Брюховецкая.

На вокзалах Туапсе, Лазаревская, Лоо, Горячий Ключ, Тоннельная выполняют работы по созданию безбарьерной среды. Кроме того, запланированы проектно-изыскательские работы по реконструкции вокзалов Краснодар-1 и Анапа.

В 2019 году наибольший объем инвестиций направили на развитие пропускных способностей в направлении портов Азово-Черноморского бассейна, отметили в пресс-службе.

«В феврале, на год раньше срока, было завершено строительство обхода Краснодарского узла. На данном участке, а это 128,8 км новых электрифицированных путей, построены станции Кирпили, Гречаная и разъезд Бейсужек, 29 мостов и путепроводов. Теперь транзитный грузопоток, ранее следовавший через Краснодар, направляется в обход города, что позволяет улучшить транспортную и экологическую ситуацию и увеличить пропускную способность в направлении портов Юга России», — сообщают в СКЖД.

В 2019 году также выполнены работы по электрификации около 125 километров линий Таманского полуострова на участках Анапа — Юровский — Разъезд 9 км и Юровский — Вышестеблиевская.

На участке Вышестеблиевская — Тамань-Пассажирская был построен 40-километровый участок двухпутной железной дороги. В начале октября здесь прошел первый поезд. На участке введены в эксплуатацию станции Вышестеблиевская и Тамань-Пассажирская, а также обгонный пункт 22 км. Построены тяговые подстанции Вышестеблиевская и Портовая. Возведены 7 путепроводов и пешеходный мост.

Кроме того в прошлом году реконструированы пути на станции Кавказская, на участках Ведмидовка — Мышастовка, Выселки — Козырьки, Мышастовка — Титаровка, на перегонах Пластуновская — Динская, Динская — Агроном, Ильская — Хабль, выполнен капитальный ремонт приемо-отправочного пути на станциях Абинская, Краснодар-Сортировочный и Пшехская.

Краснодарский регион Северо-Кавказской железной дороги расположен на территории Краснодарского края и Республики Адыгея. Эксплуатационная длина пути в границах региона составляет более 2,3 тыс. км.

В структурных подразделениях ОАО «РЖД» на территории Краснодарского края трудятся свыше 22 тыс. человек. Северо-Кавказская магистраль играет значительную роль в экономике и социальной сфере регионов, расположенных в границах Краснодарского территориального управления. По итогам 2019 года объем налоговых платежей, перечисленных в региональные и местные бюджеты Краснодарского края, составил 4,6 млрд рублей. Еще 74 млн рублей было перечислено в бюджет Республики Адыгея.

Как сообщал РБК Краснодар, в перспективе инвестиции РЖД в инфраструктуру региона могут увеличиться – в частности, в декабре 2019 года президент РФ **Владимир Путин** заявил, что отодвинуть железную дорогу от побережья Черного моря в районе Сочи — это стратегическая задача. Глава государства также поручил **Минтрансу** просчитать стоимость проекта

Другой крупный проект, реализация которого уже запущена – создание транспортно-логического хаба на базе аэропорта Краснодара. Уже сейчас оператором аэропорта совместно с РЖД и региональными властями проработан нулевой этап развития



городской электрички, который предусматривает создание «скобы» в районе Вишняковского рынка. Это позволит закольцевать движение ж/д транспорта с возможностью подхода к аэропорту.

<https://kuban.rbc.ru/krasnodar/11/02/2020/5e4292959a7947259c85f3c0>

## **РИА НОВОСТИ; 2020.11.02; ПЕРЕВОЗКИ МЕЖДУ РОССИЕЙ И КИТАЕМ ПО ЗАБАЙКАЛЬСКОЙ Ж/Д В ЯНВАРЕ ВЫРОСЛИ**

Объем внешнеторговых перевозок между Россией и Китаем по Забайкальской железной дороге в январе 2020 года составил более 1,4 миллиона тонн, что на 0,3% превышает показатель аналогичного периода прошлого года, сообщает пресс-служба магистрали.

Экспорт из РФ в КНР по сравнению с 2019 годом увеличился на 0,1% и составил более 1,3 миллиона тонн грузов. Через **пункт пропуска** объем перевезенного каменного угля увеличился на 60,2%, объем перевезенной руды увеличился почти в 3,5 раза, а объем перевезенных минеральных удобрений снизился на 66,2%, объем перевезенных лесных грузов снизился на 28,2%.

Объем импорта в РФ из КНР увеличился по сравнению с 2019 годом на 2% и составил более 175,1 тысяч тонн, в том числе объем перевезенных черных металлов, химических грузов и грузов в контейнерах увеличился, а объем перевезенных строительных грузов, метизов и оборудования снизился.

<https://ria.ru/20200211/1564564377.html>

## **ТАСС; 2020.11.02; ОКОЛО 500 ЧЕЛОВЕК ПОГИБЛИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ В МОСКВЕ И ПОДМОСКОВЬЕ В 2019 ГОДУ**

Около 500 человек погибли под колесами поездов в Москве и Подмосковье в 2019 году. Об этом сообщил начальник Управления на транспорте МВД России по Центральному федеральному округу генерал-лейтенант полиции Олег Калинин в эфире радиостанции «Милицейская волна».

«Среди основных причин травмирования следует отметить переход железнодорожных путей в неустановленных местах, несоблюдение элементарных правил безопасности на железной дороге. Если взять столичный регион, то здесь было травмировано 752 человека, из них 489 смертельно», - сказал Калинин.

Он отметил, что благодаря профилактике в 2019 году уровень травматизма в целом снизился на 19% по сравнению с 2018 годом.

<https://tass.ru/moskva/7736615>

## **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА КРЫМА; ЮЛИЯ КРЫМОВА; 2020.11.02; КАТЕР К ПРИЧАЛУ; СЕВАСТОПОЛЬ РАСШИРИТ СЕТЬ МОРСКОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА**

Севастополь закупил на 2,3 миллиарда рублей пять новых пассажирских катеров и планирует приобрести два автомобильных парома. Корреспондент «РГ» узнал, каким городские власти видят будущее морских пассажирских перевозок.

Первое судно передадут городу до 30 июня 2021 года, а остальные - поэтапно до середины 2021 года. Будет построено пять катеров за 1,25 миллиарда рублей. Рассчитываться с поставщиком город будет до 2026 года. Общая цена контракта, помимо стоимости самих катеров, включает НДС, страховку, стоимость доставки в Севастополь и лизинговые платежи.

По условиям контракта Севастополь должен получить суда, вмещающие не менее 200 пассажиров, с экипажем из трех человек. Длина судна - 30 метров, скорость - не меньше 10 узлов. Указана допустимая осадка и высота посадочных площадок, чтобы катера смогли причалить к существующим пирсам. В рулевой рубке и салоне должны быть вентиляция, обогрев и кондиционеры.

Как рассказал «РГ» вице-губернатор Севастополя Денис Солодовников, в ноябре 2019 года подрядчику было передано техзадание, на основании которого будет подготовлен проект.

- Заказаны новые катера, отвечающие требованиям безопасности и комфорта, оснащены современными двигателями, имеют улучшенные мореходные качества, внешне красивые, - сказал вице-губернатор.

Пока неизвестно, где именно будут строиться катера.

Закупки новых судов в Севастополе ждали более 10 лет. «РГ» писала о проблеме в статье «Курс на Северную» в номере от 18.10.2016 и продолжает следить за ситуацией. Старые суда на 250 пассажиров 1980 - 1984 годов постройки давно исчерпали ресурс. Из 14 катеров только шесть выходят на маршрут, остальные ремонтируются. К частым поломкам прибавляется высокий расход топлива, трудности с ежегодным освидетельствованием. А для бесперебойной работы на четырех регулярных линиях нужно 8 - 9 катеров, говорят работники Портофлота.

Пять новых катеров не восполнят потребность. Поэтому несколько старых не списывают, а отремонтируют. По словам Дениса Солодовникова, их эксплуатация продолжится, пока парк не обновят полностью.

Еще одна проблема - автомобильные паромы. Город купил их в конце 2016 года у коммерческого перевозчика, который отказался дальше обслуживать переправу через Севастопольскую бухту из-за низкого тарифа. За два парома, произведенных в Норвегии в начале 1980-х, из бюджета Севастополя выплатили 59 миллионов рублей. Но покупка оказалась не в радость: сильно изношенные суда часто выходят из строя, а найти для них запчасти очень сложно. Руководство Севморпорта объясняло, что приходится искать импортные комплектующие, которые порт не может напрямую купить из-за санкций, а российских аналогов нет.

Кстати, подобный риск власти города предусмотрели при закупке новых катеров. По условиям контракта, если в них будет импортное оборудование, то запчасти должны поставляться без санкционных ограничений.

- Старые паромы в эксплуатации еще дороже, чем катера. Они потребляют огромное количество топлива, а запчасти - на вес золота, - говорит Солодовников. - То один, то второй постоянно в ремонте. Поэтому нам, конечно, нужны новые паромы. Консультируемся с российскими производителями, в том числе Севморзаводом, которые смогут выполнить заказ по нашим требованиям. Также изучаем предложения о продаже, но невостребованных паромов с подходящими параметрами не так много. Если не найдем, будем закупать новые.

Для Севастополя, который разделен надвое бухтой, пассажирские паромы - такой же привычный общественный транспорт, как автобусы или троллейбусы. Пассажиропоток составляет от 5,5 до 7 миллионов человек в год, больше, чем в период максимальной загрузки перевозила Керченская паромная переправа. На самый востребованный маршрут - «Город - Северная», по информации Севморпорта, приходится около 16 тысяч пассажиров в день. Паромы на линии «Артбухта - Северная» в год перевозят от 700 тысяч до миллиона пассажиров и 60 - 80 тысяч автомобилей.

И хотя паромы полностью загружены только в курортный сезон, городские власти не намерены от них отказываться.

- Паромная переправа в Севастополе востребована круглый год, - считает вице-губернатор. - Со временем потребность в ней будет только возрастать. Во-первых, жителей в городе прибавляется, во-вторых, мы стремимся к тому, чтобы туристы к нам приезжали круглогодично. Поэтому паромное сообщение должно быть бесперебойным.

По его словам, сейчас в Севастополе разрабатывают программу развития пассажирских морских перевозок. Появятся новые маршруты, ориентированные не только на внутригородские, но и туристические перевозки. В соответствии с маршрутной сетью скорректируют ремонт и строительство причалов.

- Планируем, что принцип будет такой же, как в системе наземного общественного транспорта, - говорит Солодовников. - На маршруты смогут стать коммерческие перевозчики, но им надо будет купить свои суда, отвечающие требованиям. Весь морской транспорт, как и наземный, должен ходить по расписанию. В идеале пассажир подходит к причалу, видит расписание, через электронное приложение узнает, где находится катер, понимает, сколько ему ждать.

Вместе с тем обновление морского транспорта, даже по программе некоммерческого лизинга, Севморпорту самостоятельно не потянуть. Проезд на катере стоит 24 рубля, перевозка пассажиров в месяц в среднем приносит около 11 миллионов рублей, а как раз такую сумму надо отдать по лизинговым платежам за один катер. Раньше перевозку пассажиров порт субсидировал за счет других видов деятельности, но в последние годы он работает в убыток из-за санкций. Денис Солодовников сообщил, что город возьмет финансовую нагрузку на себя.

- Паромы, как и другие виды транспорта, будут субсидироваться из бюджета, это одна из составляющих программы, - отметил он. - Если мы хотим расширить сеть морского транспорта, хотим, чтобы он был удобным, комфортным, ходил по расписанию, то город возьмет на себя расходы, так как это наша социальная ответственность.

Тем временем

В Севастополе предстоит реконструировать пассажирские причалы. Всего их 15, ремонт пяти был включен в федеральную целевую программу (ФЦП) развития Крыма, однако к настоящему времени отремонтирован лишь один небольшой пирс в бухте Троицкой. Власти города объясняют отсрочку некачественными проектами, из-за которых накапливаются проблемы, а деньги переносятся из года в год. Подрядчиков обяжут переделать проекты и исправить нарушения. Всего на развитие портовой инфраструктуры Севастополя в ФЦП заложено 1,5 миллиарда рублей.

<https://rg.ru/2020/02/11/reg-ufo/sevastopol-rasshirit-set-morskogo-passazhirskogo-transporta.html>

### **ТАСС; 2020.11.02; ГРУЗОБОРОТ МОРСКИХ ПОРТОВ РФ ЗА ЯНВАРЬ ВЫРОС НА 1,7%, ДО 68,58 МЛН Т**

Грузооборот морских портов России за январь 2020 года вырос по сравнению с показателем за аналогичный период прошедшего года на 1,7%, до 68,58 млн т. Об этом говорится в сообщении **Росморречфлота**.

За отчетный период объем перевалки сухих грузов составил 28,67 млн т, что на 0,2% больше, чем годом ранее. Объем перевалки наливных грузов увеличился на 2,9%, до 39,9 млн т.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/srocno-gruzooborot-morskih-portov-rf-za-anvar-vyros-na-17-do-6858-mln-t>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИРИНА АЛПАТОВА; 2020.11.02; САМОЛЕТ СБРАСЫВАЕТ ГРУЗ; В МИРЕ ПАДАЮТ ОБЪЕМЫ ПЕРЕВОЗОК ТОВАРОВ**

Падение рынка грузовых авиаперевозок стало самым сильным за последние несколько лет. Ежегодный отчет Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) в этом году показал, что рынок грузовой авиации сократился на 3,3%. Это первое падение с 2012 года и самое сильное с 2009 года, когда из-за финансового кризиса авиаперевозки сократились на 9,7%.

Основной причиной эксперты называют торговую войну США и Китая. В результате противостояния двух экономических гигантов в 2019 году глобальный товарооборот хоть и подрос, но всего лишь на 0,9% против 4,6% и 3% в 2017 и 2018 годах соответственно (по данным ВТО).

По данным Росавиации, объем грузовых перевозок российскими авиакомпаниями составил по итогам 2019 года 1,1 млн тонн, что на 2,2% меньше, чем годом ранее. Отдельные авиакомпании, наоборот, нарастили грузовые перевозки - так, объемы грузоперевозок авиакомпании «Победа» выросли на 43,5%, «Сибири» - на 26%. Однако данные Росавиации не учитывают разницу между внутренними и международными рейсами, поэтому понять, насколько мировая ситуация отражается на объемах внешнеторговых авиапоставок, довольно сложно.

Эпидемия коронавируса в Китае, прогнозируют специалисты, также негативно скажется на авиаперевозках. Уже сейчас сильно урезано авиасообщение с КНР. В стране приостановлены фабрики, что автоматически сокращает объемы торговли. Приближается 14 февраля, один из крупных торговых дней - не доставленные к этому празднику товары

принесут рынку убытки, которые будет сложно компенсировать. Однако Сергей Сычев, руководитель отдела логистики компании «Транссертико», полагает, что глобально логистика не пострадает. «Грузовые авиакомпании, страдавшие в последнее время от конкуренции с пассажирскими, активно осваивающими сегмент перевозки коммерческих грузов, получили передышку из-за отмены рейсов из Китая. Но карантин рано или поздно закончится, и конкурентная борьба возобновится с новой силой, от чего выиграет конечный покупатель», - говорит он.

Авиаперевозки - самый быстрый способ доставки грузов, но и самый дорогой, поэтому компании используют его только в исключительных случаях. Как правило, самолетами перевозят скоропортящиеся товары, продукты питания или товары с высокой стоимостью. «Если авиатранспортом доставлять пшеницу при цене 50 рублей за килограмм, то за счет дорогой авиадоставки она, как говорят логисты, «покроется тонким слоем позолоты». А вот, например, дорогие, но не занимающие много места медицинские препараты вполне выгодно будет доставить авиатранспортом», - объясняет Алексей Чернышев, коммерческий директор логистической компании АКФА. Впрочем, дороговизна - дело относительное. «По сравнению с морским фрахтом авиаперевозка дороже на порядок, но в абсолютных цифрах стоимость авиафрахта даже между самыми дальними точками на карте в среднем не превышает 5 долларов за килограмм. В цене на смартфон, например, это составит 50-100 рублей», - отмечает Сергей Сычев.

Согласно отчету 2020 Agility Emerging Markets Logistics Index, посвященному развитию международного рынка логистики, по итогам 2019 года воздушный грузовой маршрут ЕС - Россия занял десятое место по темпам роста, нарастив объемы с 12,7 тысячи тонн в 2018-м до 13,6 тысячи тонн в 2019 году.

<https://rg.ru/2020/02/11/v-mire-upali-obemy-perevozok-tovarov.html>

## **ТАСС; 2020.11.02; В АЭРОПОРТУ ТОМСКА НАЧАЛСЯ РЕМОНТ ВПП**

Компания «СУ ТДСК» приступила к реконструкции взлетно-посадочной полосы (ВПП) аэропорта Томска, в 2020 году планируется сделать полосу длиннее на 300 метров, сообщил журналистам во вторник вице-губернатор Игорь Шатурный.

«Конкурсная процедура затянулась, только в конце [2019] года был подписан контракт, [сейчас] подрядчик приступил к реализации и в течение четырех лет произведет реконструкцию взлетно-посадочной полосы. Работы будут производиться во время отсутствия рейсов и в основном в ночное время. У нас в рамках реконструкции будет 300 метров новой полосы строиться, эти 300 метров мы в этом году построим и подготовимся, чтобы в следующем году минимизировать закрытие аэропорта», - сказал Шатурный.

Он уточнил, что на работы в бюджет региона уже поступили 2,8 млрд рублей федеральных средств. Помимо удлинения ВПП, проект предусматривает оснащение полосы новым покрытием и водосточно-дренажной системой, строительство очистных сооружений, аварийной поисково-спасательной станции и периметрового ограждения аэропорта с техническими средствами охраны. Также будет реконструирована патрульная дорога, установлены система светосигнального оборудования и новые участки метеоборудования, устроены подъезды и подведены инженерные коммуникации к проектируемым зданиям.

Кроме того, по словам Шатурного, в 2020 году инвестор обещает приступить к строительству нового терминала аэропорта площадью более 6 тыс. кв. метров.

Проект реконструкции аэропорта и ВПП был одобрен **Министерством транспорта РФ** в феврале 2019 года. В 2020 году аэропортовый холдинг «Новпорт», которому принадлежит аэропорт Томска, планирует начать строительство нового терминала внутренних воздушных линий. Общий объем инвестиций «Новпорта» с учетом вложений в привокзальную площадь и системы обеспечения составит порядка 5 млрд рублей. Запустить терминал в эксплуатацию планируется через 20 месяцев после начала строительных работ.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/podradcik-pristupil-k-rekonstrukcii-vzletno-posadocnoj-polosy-aerporta-tomska---vlasti>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.11.02; ТЕНДЕР НА ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОПОРТОВОГО КОМПЛЕКСА В КРЫМУ ЗА 932 МЛН РУБ. ВНОВЬ НЕ СОСТОЯЛСЯ**

Тендер на выполнение работ по обеспечению защиты объектов аэропортового комплекса «Симферополь» от актов незаконного вмешательства вновь признан несостоявшимся, говорится в материалах сайта госзакупок.

«Причина признания аукциона несостоявшимся - (. . .) не подано ни одной заявки», - отмечается в документах.

Госкомитет конкурентной политики Крыма объявил очередной тендер в конце января. Заявки на участие принимались до 10 февраля.

Заказчиком работ является АО «Международный аэропорт «Симферополь» (АО «МАС»).

Это уже четвертый подобный тендер. Начальная (максимальная) цена контракта оставалась прежней - 931,962 млн рублей с учетом НДС 20%.

Госкомитет в 2019 году трижды - в сентябре, ноябре и декабре - признавал несостоявшимися конкурсы с такой же начальной ценой, поскольку на них не поступило ни одной заявки.

Сроки окончания работ каждый раз сдвигаются на один месяц: в документации первого тендера значился апрель 2021 года, второго - май, третьего - июнь, четвертого - июль.

Как сообщалось, комитет конкурентной политики Крыма в апреле 2018 года провел похожий аукцион. В августе того же года заказчик - АО «МАС» - заключил контракт на 832,1 млн рублей с компанией «Строй Интернейшнл» (Краснодар). Работы должны были быть выполнены до 13 августа 2019 года. Однако заказчик в апреле 2019 года в одностороннем порядке расторг контракт, фактически оплатив подрядчику на тот момент 249,63 млн рублей, указано в материалах на сайте госзакупок.

От подрядчика требуется создание периметрового ограждения, четырех контрольно-пропускных пунктов, систем охранно-тревожной сигнализации, видеонаблюдения и видеоанализа, контроля и управления доступом. Источником финансирования работ являются «собственные средства, поступившие в виде бюджетных инвестиций, доведенных заказчику в виде субсидий, и оформленные взносом в уставный капитал заказчика».

## **ТАСС; 2020.11.02; «АЭРОФЛОТ» С 29 МАРТА ЗАПУСТИТ РЕЙСЫ ИЗ КРАСНОЯРСКА В БРАТСК**

«Аэрофлот» с 29 марта в связи с созданием хаба в Красноярске запустит оттуда рейсы в Братск и обратно, сообщила во вторник пресс-служба компании.

«Полеты начнутся 29 марта 2020 года. Рейсы продолжительностью 1 час 15 минут. <...>

Полеты по данному направлению открываются в связи созданием в Красноярске международного хаба группы «Аэрофлот», - говорится в сообщении.

Красноярск станет для авиакомпании вторым базовым аэропортом. Здесь будут базироваться самолеты Boeing 737 и SSJ-100.

«Благодаря удобному географическому расположению города пассажирам станут доступны прямые рейсы в города Уральского, Сибирского, Южного федеральных округов. На базе хаба также будет развиваться транзитный пассажиропоток «Аэрофлота» на внутренних и международных линиях», - сообщили в пресс-службе.

Аэропорт Красноярск (прежнее название - Емельяново) построен в 1980 году, с 1993 года имеет статус международного. В декабре 2017 года был открыт новый пассажирский терминал площадью 58 тыс. кв. метров с пропускной способностью в 5 млн пассажиров.

<https://tass.ru/sibir-news/7736595>

## **РИА НОВОСТИ; 2020.11.02; S7 И «ДОМОДЕДОВО» ПЕРВЫМИ В РОССИИ НАЧАЛИ СОРТИРОВАТЬ МУСОР С РЕЙСОВ**

Российская авиакомпания S7 Airlines и московский аэропорт «Домодедово» первыми в РФ начали сортировать мусор с самолетов, аэропорт планирует в ближайшее время начать сортировать мусор, накопившийся в ходе обслуживания рейсов всех летающих в него авиакомпаний, сообщили в пресс-службе перевозчика.

«S7 Airlines совместно с московским аэропортом «Домодедово» первыми в России начали сортировку непищевых отходов, которые накапливаются от комплектов бортового питания во время обслуживания рейсов. Технология впервые была применена сегодня на рейсе S7 3042 Братск – Москва», - говорится в сообщении.

Теперь снэк-боксы с каждого рейса S7 Airlines, прилетающего в «Домодедово», проходят сортировку, после чего прессуются и отправляются на переработку. В сутки с рейсов S7 Airlines собирается около 20 тысяч снэк-боксов, что соответствует примерно 1,5 тоннам отходов. Таким образом, ежемесячно S7 Airlines и аэропорт «Домодедово» будут направлять на переработку порядка 45 тонн отходов, рассказали в компании.

Там пояснили, что на фабрике бортового питания аэропорта «Домодедово» установлен специальный сепаратор, который позволяет рассортировать мусор по его типу: касалетки, пластиковые приборы и сами снэк-боксы попадают в отдельные контейнеры. Дополнительно сотрудники фабрики используют контейнеры для ручной сортировки, куда попадают касалетки после удаления из них остатков пищи. Прессы существенно уменьшают объем собранного мусора: например, картонные снэк-боксы – в 10 раз.

«Совместный проект с S7 Airlines закладывает фундамент для широкомасштабного внедрения современных подходов к устойчивому развитию, основанному на философии осознанного и бережного использования природных ресурсов. В ближайшее время сортировка мусора будет проводиться на рейсах всех авиакомпаний, которые выполняют полеты в наш аэропорт», – привели в пресс-службе слова директора «Домодедово» Игоря Борисова.

<https://ria.ru/20200211/1564540181.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.11.02; В РОССИИ СОЗДАЛИ КОМПЛЕКС ДЛЯ СКРЫТОЙ ПРОВЕРКИ ЛЮДЕЙ В АЭРОПОРТАХ**

Российский концерн «РТИ» создал демонстрационный образец досмотрового комплекса, который сможет скрытно обнаруживать опасные объекты и запрещенные вещества. Об этом сообщает пресс-служба компании.

Комплекс разработан в НИИ Дальней радиосвязи (НИИДАР, входит в «РТИ»). Впервые его покажут на международном форуме «Технологии безопасности», который пройдет в Москве с 11 по 13 февраля.

«Установка современных систем досмотра, построенных на новых диапазонах волн, максимально снизит риски совершения террористических актов. А также повысит возможности таможенных, пограничных и силовых служб к пресечению контрабандного трафика в Россию», — цитирует пресс-служба заместителя генерального директора по разведывательно-информационным системам АО «РТИ» Кирилла Макарова.

Комплекс в двухчастотном режиме достоверно обнаруживает оружие, наркотические и взрывчатые вещества. При помощи искусственного интеллекта он может определять и различать по типам потенциально опасные объекты. В «РТИ» отметили, что проникающая способность излучения и конструкционные особенности комплекса позволяют «размещать все элементы за стенами коридоров».

Применяемые технологии смогут достоверно определять координаты потенциально опасных объектов, различать их под одеждой, а также идентифицировать запрещенные вещества. В компании подчеркнули, что процесс досмотра будет не ионизирующим, в отличие от применяемых сейчас систем, использующих рентгеновское излучение.

О разработке такого комплекса Макаров, занимающий также пост гендиректора НИИДАР, рассказал в прошлогоднем интервью РИА Новости. Тогда он, помимо всего прочего, сообщил, что у новой разработки намного больше дальность действия, чем у рентгеновских систем, и она «практически не влияет на человека».

<https://ria.ru/20200211/1564529235.html>

## **РИА НОВОСТИ; 2020.11.02; АЭРОПОРТ СОЧИ УВОЛИЛ ГРУЗЧИКА, РАЗБИВШЕГО КЛЕТКУ С СОБАКОЙ**

Грузчик аэропорта Сочи, разбивший клетку с собакой и скрепивший ее скотчем для перелета в Москву, уволен, а владелец животного получит компенсацию, сообщил РИА Новости представитель воздушной гавани.

В воскресенье в социальных сетях Тимофей Тимофеев, пассажир авиакомпании S7, летевший из аэропорта Сочи в Москву, написал, что видел, как клетку с его собакой Фиником при погрузке на борт уронили, сломали, а после того, как сотрудники поймали пса на взлетно-посадочной полосе и посадили в сломанную перевозку, замотали ее скотчем. В таких условиях животное провело перелет. Аэропорт после этой информации пообещал компенсировать ущерб и принял кадровые меры.

«Мы провели служебную проверку... Сотрудники аэропорта постарались сделать все возможное для починки клетки на месте, чтобы обеспечить животному безопасный перелет. Работник, по чьей вине произошёл данный инцидент, больше не является сотрудником аэропорта. Международный аэропорт Сочи сожалеет о случившемся, готов возместить ущерб и предоставить дополнительное обслуживание в бизнес-зале», - сообщил представитель компании.

По его словам, повреждение клетки-переноски произошло из-за невнимательности сотрудника: двигаясь на небольшой скорости он допустил опрокидывание переноски с тягача.

Как сообщает в соцсетях владелец животного Тимофеев, авиакомпания также спустя время вышла на связь с ним и сообщила, что заявление рассматривается, о результатах необходимо узнавать по почте. Он также уточнил, что с собакой все в порядке.

«Пёс жив, но что-то с лапой. Поедем к хирургу... Из ветеринарии, все хорошо, будем наблюдать», - уточнил Тимофеев.

<https://ria.ru/20200211/1564529595.html>

## **РИА НОВОСТИ; 2020.11.02; ПОЧТИ 1,2 ТЫСЯЧИ АВИАДЕБОШИРОВ НЕ ПУСТИЛИ НА САМОЛЕТ В 2019 ГОДУ**

Транспортные полицейские в 2019 году не пустили на борт самолета порядка 1,2 тысячи пассажиров за нарушение общественного порядка, заявил начальник управления на транспорте МВД России по ЦФО генерал-лейтенант полиции Олег Калинин в интервью радио «Милицейская война».

«За неадекватность поведения, нарушение общественного порядка количество не допущенных к авиаперелету или снятых с борта пассажиров увеличилось с 1103 человек в 2018 году до 1192 – в 2019 году. Большинство из них привлечено к различным видам уголовной и административной ответственности», - сказал он.

Кроме того, за аналогичный период семь пьяных авиапассажиров привлечены к уголовной ответственности за хулиганство на борту самолета.

По словам Калинкина, наиболее частая причина дебошей - употребление алкоголя, из-за чего случаются конфликты с нарушением общественного порядка.

<https://ria.ru/20200211/1564563163.html>

## **ТАСС; 2020.11.02; В СК НАЗВАЛИ ПРИЧИНУ ОБРУШЕНИЯ ТРАПА В АЭРОПОРТУ БАРНАУЛА В ФЕВРАЛЕ 2019 ГОДА**

Обрушение трапа в аэропорту Барнаула, при падении с которого в феврале 2019 года пострадали шесть человек, произошло из-за несвоевременного техобслуживания конструкции. Об этом сообщил во вторник журналистам в региональном пресс-центре ТАСС руководитель контрольно-следственного отдела Западно-Сибирского следственного управления на транспорте СК РФ Григорий Шевердин.

В середине февраля 2019 года в аэропорту Барнаула произошел надлом стойки корзины трапа, в результате чего шесть пассажиров упали на посадочную площадку, трое из них были госпитализированы. Сообщалось, что трап прошел проверку, согласно регламенту, в октябре 2018 года. Претензий к его состоянию не возникло. В аэропорту Барнаула

поясняли, что в трапе была скрытая неисправность, которую нельзя было диагностировать во время предполетного техосмотра.

«В ходе расследования было установлено, что крушение площадки трапа произошло в результате коррозии металла, коррозия металла образовалась в результате того, что техническое обслуживание данного трапа производилось несвоевременно, в целом можно сказать, что не производилось», - сказал Шевердин.

Он добавил, что дело по факту получения травм при падении пассажиров с трапа при посадке в самолет Airbus A320, который должен был вылететь в Домодедово из Барнаула, направлено в суд.

<https://tass.ru/sibir-news/7733513>

## **ТАСС; 2020.11.02; ПОТЕРПЕВШИЙ ПО ДЕЛУ О КРУШЕНИИ SSJ-100 ОТКАЗАЛСЯ ОТ КОМПЕНСАЦИИ «АЭРОФЛОТА»**

Один из потерпевших по делу о крушении самолета Sukhoi SuperJet 100 (SSJ-100) авиакомпании «Аэрофлот» в аэропорту Шереметьево, в котором следствие считает виновным командира экипажа Дениса Евдокимова, отказался от денежной компенсации. Об этом ТАСС сообщил источник, знакомый с материалами дела.

«Один из родственников погибшего при крушении самолета, Игорь Крайнов, отказался от денежной компенсации, которую ему предлагала компания «Аэрофлот», - рассказал собеседник агентства. - Кроме того, он и еще несколько человек после ознакомления с материалами дела считают, что вина пилота установлена в должном порядке».

Сам Крайнов в свою очередь в беседе с ТАСС уточнил, что отказался от суммы, которая была ему предложена авиакомпанией, и заявил, что согласен с выводами следствия. «Я отказался от той суммы, которую мне предложили, 600 тыс. рублей», - отметил он.

Как сообщал ранее ТАСС источник, знакомый с материалами дела, страховая компания выплатила компенсации семьям всех погибших в катастрофе в размере до 19 млн рублей.

По его словам, в каждом случае сумма компенсации получилась разная: в качестве морального вреда выплаты составили от 10 до 15 млн рублей, не считая страховой компенсации в размере до 2 млн рублей от Соцстраха, разные регионы выплатили из своих фондов разные суммы (500 тыс. рублей или 1 млн рублей), выплаты осуществили также муниципальные образования.

<https://tass.ru/obschestvo/7729421>

## **ПРАЙМ; 2020.11.02; ВС РФ ПОДДЕРЖАЛ «САРАТОВСКИЕ АВИАЛИНИИ» В СПОРЕ С «РОССИЕЙ» ВОКРУГ РАЗБИВШЕГОСЯ АН-148**

Верховный суд России согласился с тремя нижестоящими инстанциями, которые по иску «Саратовских авиалиний» расторгли их договор с авиакомпанией «Россия» (входит в группу «Аэрофлот») на субаренду самолета Ан-148, потерпевшего крушение в 2018 году в Подмосковье, и обязали «Россию» вернуть истцу около 23 миллионов рублей.

Как следует из опубликованного определения суда, ВС РФ отклонил кассационную жалобу «России», просившей передать дело для пересмотра в Судебную коллегия по экономическим спорам. «Существенных нарушений норм материального и (или) процессуального права, повлиявших на исход дела, судами не допущено», — говорится в определении ВС РФ.

Арбитражный суд Москвы в мае взыскал с ответчика более 15,3 миллиона обеспечительного платежа, более 4,5 миллиона рублей арендной платы, более 2,7 миллиона рублей неиспользованных отчислений на ремонт шасси и по программе контроля старения воздушного судна, а также комиссию по банковской гарантии.

«Саратовские авиалинии» с 31 мая 2018 года прекратили полеты в связи с аннулированием сертификата эксплуатанта. Пассажирский самолет Ан-148 этой авиакомпании, выполнявший 11 февраля рейс из Москвы в Орск, пропал с экранов радаров через несколько минут после взлета из аэропорта «Домодедово». Обломки воздушного судна были найдены в районе деревни Степановское Раменского района Подмосковья. На борту находился 71 человек, включая шестерых членов экипажа. Все они погибли.



Как отмечается в судебных актах, собственником воздушного судна была лизинговая компания «ИФК «Ильюшин», которая передала его в аренду «России». «Саратовские авиалинии» получили самолет в субаренду в феврале 2017 года. После авиакатастрофы «Альфа-Страхование» выплатило 500 миллионов рублей страхового возмещения бенефициару по договору авиакаско и кредитору собственника — ВЭБу.

В решении суда первой инстанции говорится, что по условиям договора субаренды выплата страховой компанией согласованной стоимости воздушного судна в результате его гибели является основанием прекращения обязательств по оплате аренды. При этом подлежат возмещению платежи, уплаченные субарендатором до наступления даты полной потери судна. На этом основании суд полностью удовлетворил требования истца. Это решение затем подтвердили апелляционный и окружной суды.

<https://1prime.ru/transport/20200211/830927596.html>