



## Ежедневный мониторинг СМИ

26 ДЕКАБРЯ 2019

### СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2019.12.25; ПЕСКОВ ПЕРЕАДРЕСОВАЛ В КАБМИН ВОПРОС КОМПЕНСАЦИЙ АВИАКОМПАНИЯМ ЗА ЗАПРЕТ ПОЛЕТОВ В ГРУЗИЮ .....	3
ТАСС; 2019.12.25; ЗАВЕРШЕНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ЮЖНОГО ОБХОДА НИЖНЕГО НОВГОРОДА ОЦЕНИВАЕТСЯ В 23,5 МЛРД РУБЛЕЙ .....	3
РОССИЯ 1 # ВЕСТИ, 25.12.2019 20:37; ЕДИНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА КРАСНОДАРСКОЙ РИВЬЕРЫ.....	3
КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2019.12.26; ПРИВАТИЗАЦИИ ПОДОБРАЛИ ПЛАН; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОДОБИЛО СПИСОК ГОСАКТИВОВ НА ПРОДАЖУ .....	4
ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ЛАРУ; 2019.12.26; ВПЕРЕД И С ЦЕЛЬЮ: НАЦПРОЕКТЫ НЕ БУДУТ ПОДГОНЯТЬ ПОД ПОКАЗАТЕЛИ; ПРЕЗИДЕНТ ПОРУЧИЛ ПРАВИТЕЛЬСТВУ ВЫПОЛНИТЬ ПОСТАВЛЕННЫЕ ЗАДАЧИ ПО УЛУЧШЕНИЮ ЖИЗНИ РОССИЯН .....	6
ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА СИДОРЕНКО, ЯРОСЛАВА КОСТЕНКО; 2019.12.26; ПЕРВЫЙ В ПУТЬ: КРЫМ ЖДЕТ РОСТА ПОТОКА ТУРИСТОВ; ПЕРВЫЙ ПАССАЖИРСКИЙ ПОЕЗД ПРИБЫЛ НА ПОЛУОСТРОВ С МАТЕРИКА В НОЧЬ НА 25 ДЕКАБРЯ .....	8
КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2019.12.26; НОВАТЭК ДОРОГАМИ ВОЗЬМЕТ; ЕГО ПРОЕКТАМ ПОМОЖЕТ ВСЯ ТРАНСПОРТНАЯ ОТРАСЛЬ .....	9
ТАСС; 2019.12.25; ПЕРВЫЕ ИТОГИ: ЧТО ДАЛ ЭКОНОМИКЕ СТАРТОВЫЙ ГОД РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ .....	10
ТАСС; 2019.12.25; САМАРСКАЯ ОБЛАСТЬ ЖДЕТ ОТ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА ЧЕРЕЗ ВОЛГУ ИНВЕСТИЦИЙ И НОВЫХ РАБОЧИХ МЕСТ .....	13
ТАСС; 2019.12.25; ОСНОВНЫЕ РАБОТЫ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ ВТОРОГО БАЙКАЛЬСКОГО ТОННЕЛЯ НА БАМЕ ЗАВЕРШЕНЫ .....	14
ТАСС; 2019.12.25; АКИМОВ: ВСТРЕЧНЫЕ ПОТОКИ ТРЕХ- И ЧЕТЫРЕХПОЛОСНЫХ ПОЛОСНЫХ ТРАСС РАЗДЕЛЯТ В 2022 ГОДУ .....	14
ТАСС; 2019.12.25; АКИМОВ: ПОКРЫТЬ АВТОДОРОГИ СВЯЗЬЮ В 2019 ГОДУ НЕ УДАЛОСЬ ИЗ-ЗА ИСТОЧНИКОВ ПИТАНИЯ .....	15
ТАСС; 2019.12.25; АКИМОВ: ЗА ГОД В РОССИИ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ БОЛЕЕ 10 ТЫС. КМ РЕГИОНАЛЬНЫХ И ГОРОДСКИХ ДОРОГ.....	15
ТАСС; 2019.12.25; АВАРИЙНЫЙ УЧАСТОК РЕГИОНАЛЬНОЙ АВТОТРАССЫ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ ПОД ЛИПЕЦКОМ .....	16
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.12.25; ВЛАДИМИРСКАЯ ОБЛАСТЬ ВОШЛА В ЧИСЛО ЛИДЕРОВ "ДОРОЖНОЙ ПРОГРАММЫ" .....	16
РИА НОВОСТИ; 2019.12.25; В МОРДОВИИ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ ОКОЛО 150 КМ ДОРОГ В 2019 ГОДУ .....	17
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.12.26; «НИКАКОГО ХИТРОГО ПЛАНА НЕ БЫЛО»; ВЛАДЕЛЕЦ ГРУППЫ «ДЕЛО» СЕРГЕЙ ШИШКАРЕВ О ПАРТНЕРАХ, КРЕДИТАХ И ОФЕРТАХ.....	18
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.12.26; АВТОДИЛЕРЫ ВЫДАДУТ НОМЕР; ПОДПИСАНО ПОСТАНОВЛЕНИЕ О РЕГИСТРАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ПРЯМО В АВТОСАЛОНАХ.....	24
КОММЕРСАНТЪ; 2019.12.26; ПОДПИСАН ПРИКАЗ О ЗАКРЫТИИ ДВИЖЕНИЯ НА УЧАСТКЕ ГОРНОЗАВОДСКОГО НАПРАВЛЕНИЯ В ПЕРМИ.....	26

---

RNS; 2019.12.25; ТУРОПЕРАТОР НАЗВАЛ ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЛЯ ЗАПУСКА ПОЕЗДОВ В КРЫМ .....	26
ТАСС; 2019.12.25; РЖД ОЦЕНИЛИ СТРОИТЕЛЬСТВО ОБХОДА ГОРНОГО УЧАСТКА В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ В 130 МЛРД РУБЛЕЙ.....	27
ТАСС; 2019.12.25; "РЖД ЛОГИСТИКА" ОРГАНИЗОВАЛА ПЕРВУЮ ОТПРАВКУ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ СОИ В КИТАЙ Ж/Д ТРАНСПОРТОМ.....	27
ТАСС; 2019.12.25; ЭЛЕКТРОПОЕЗД "ЛАСТОЧКА" ВЫЙДЕТ НА МАРШРУТ ЕКАТЕРИНБУРГ-КУРГАН В АПРЕЛЕ 2020 ГОДА.....	27
ТАСС; 2019.12.25; ТЕХНОПАРК "КВАНТОРИУМ" ОТКРЫЛИ НА БАЗЕ ДЕТСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В ЮЖНО-САХАЛИНСКЕ.....	28
RNS; 2019.12.25; В РОССИИ ПРЕДЛОЖИЛИ СОЗДАТЬ ЕДИНУЮ ГОСУДАРСТВЕННУЮ ЛОЦМАНСКУЮ СЛУЖБУ .....	28
ТАСС; 2019.12.25; НА КАМЧАТКУ ПРИБЫЛИ ДВА СУДНА НА ВОЗДУШНОЙ ПОДУШКЕ ДЛЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК.....	29
КОММЕРСАНТЬ; GERMAN KOSTRINSKIY; 2019.12.26; «БАЗЭЛ АЭРО» ВЫРАЩИВАЕТ ХАБ В КРАСНОДАРЕ; ХОЛДИНГ К 2040 ГОДУ ВЛОЖИТ В АЭРОПОРТ БОЛЕЕ 40 МЛРД РУБ. ....	29
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.12.26; ПОКУПАТЕЛИ НЕ ХОТЯТ БРАТЬ САМОЛЕТЫ SSJ100 БЕЗ ГАРАНТИЙ «РОСТЕХА»; ГОСКОРПОРАЦИЯ ОБЕЩАЛА ЧЕРЕЗ 12 ЛЕТ ВЫКУПИТЬ СУДА ЗА 40% ЦЕНЫ НОВЫХ.....	30
КОММЕРСАНТЬ; GERMAN KOSTRINSKIY, ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ, ВЛАДИСЛАВ НОВЫЙ; ТАТЬЯНА ДРОГАЕВА, ДАРЬЯ ГОЛЯКОВА, НАТАЛЬЯ ПАВЛОВА; 2019.12.26; АЭРОПОРТЫ СТОЛКНУЛИСЬ С ОТКЛЮЧЕНИЯМИ; ПЕРЕБОИ В РАБОТЕ СИСТЕМ РЕГИСТРАЦИИ ПРОДОЛЖАЛИСЬ ЧАС.....	32
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ГОРЕЛИК АЛЕКСАНДР; 2019.12.26; КУДА МОЖНО УЛЕТЕТЬ ИЗ ПУЛКОВА В 2020 ГОДУ .....	33
ТАСС; 2019.12.25; АТОР НЕ ВИДИТ РИСКА СРЫВОВ РЕЙСОВ РОССИЙСКИХ АВИАКОМПАНИЙ В НОВОГОДНИЕ ПРАЗДНИКИ .....	34
ТАСС; 2019.12.25; "АЭРОФЛОТ" И BRUSSELS AIRLINES ЗАКЛЮЧИЛИ КОД-ШЕРИНГОВОЕ СОГЛАШЕНИЕ О СОВМЕСТНЫХ РЕЙСАХ.....	34
ТАСС; 2019.12.25; АЭРОПОРТ В ГОРНО-АЛТАЙСКЕ В 2019 ГОДУ ВПЕРВЫЕ ОБСЛУЖИЛ 100 ТЫС. ПАССАЖИРОВ .....	35
ТАСС; 2019.12.25; АЭРОПОРТ ШЕРЕМЕТЬЕВО ВОШЕЛ В ПРОГРАММУ ПРИВАТИЗАЦИИ НА 2020-2022 ГОДЫ .....	35
ТАСС; 2019.12.25; ТЕСТОВЫЕ ПОЛЕТЫ ИЗ НОВОГО АЭРОПОРТА ТОБОЛЬСКА СОСТОЯТСЯ В 2020 ГОДУ .....	36
ТАСС; 2019.12.25; ГЛАВА ПРИМОРЬЯ ПРЕДЛОЖИЛ ВЛАСТЯМ КИТАЯ УВЕЛИЧИТЬ ЧИСЛО РЕЙСОВ ВЛАДИВОСТОК - ПЕКИН.....	36

### **ТАСС; 2019.12.25; ПЕСКОВ ПЕРЕАДРЕСОВАЛ В КАБМИН ВОПРОС КОМПЕНСАЦИЙ АВИАКОМПАНИЯМ ЗА ЗАПРЕТ ПОЛЕТОВ В ГРУЗИЮ**

Вопрос о компенсациях авиакомпаниям за запрет полетов в Грузию лежит в компетенции правительства России. Об этом заявил журналистам пресс-секретарь президента РФ Дмитрий Песков.

"Я рекомендовал бы вам в правительство обратиться", - сказал он в ответ на вопрос о том, когда компании получают такие компенсации.

**Министр транспорта РФ Евгений Дитрих** ранее отмечал, что рассмотрение вопроса о выплатах таких компенсаций перенесено на 2020 год.

По указу президента РФ от 21 июня российским авиакомпаниям с 8 июля временно запрещено осуществлять воздушные перевозки в Грузию. С 8 июля также вступило в силу и решение **Минтранса** РФ от 22 июня о приостановке полетов грузинских авиакомпаний в Россию.

<https://tass.ru/ekonomika/7420893>

### **ТАСС; 2019.12.25; ЗАВЕРШЕНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ЮЖНОГО ОБХОДА НИЖНЕГО НОВГОРОДА ОЦЕНИВАЕТСЯ В 23,5 МЛРД РУБЛЕЙ**

Строительство четвертой очереди южного обхода Нижнего Новгорода, которое начнется в 2020 году, завершится в 2024 году. На проведение работ планируется выделить 23,5 млрд рублей, сообщил в среду губернатор Нижегородской области Глеб Никитин, выступая с отчетом о работе в 2019 году в здании Нижегородской ярмарки.

В ноябре на совещании правительства с президентом РФ Владимиром Путиным **министр транспорта Евгений Дитрих** сообщил, что в 2020 году начнется строительство дорог в обход восьми городов, включая Нижний Новгород, в рамках комплексного плана модернизации и расширения магистральной транспортной инфраструктуры.

"Полностью завершить работы [по строительству четвертой очереди обхода] планируется в 2024 году. На строительство объекта будет потрачено 23,5 млрд рублей из федерального бюджета", - отметил Никитин.

По его словам, дорога поможет разгрузить одну из основных транспортных магистралей города и завершит создание полноценного обхода города с южной стороны по направлению Москва - Казань - Китай. Власти рассчитывают, что открытие обхода окажет положительное влияние на экологическую ситуацию в Нижегородской области, а также на транспортную доступность региона.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/zaversenie-stroitelstva-uznogo-obhoda-niznego-novgoroda-ocenivaetsa-v-235-mlrd-rub>

### **РОССИЯ 1 # ВЕСТИ, 25.12.2019 20:37; ЕДИНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА КРАСНОДАРСКОЙ РИВЬЕРЫ**

В: Участие бизнеса вполне может потребоваться, чтобы освободить сочинское побережье от оков железной дороги и создать единую транспортную инфраструктуру Краснодарской ривьеры. Задача, поставленная президентом сразу же после открытия движения поездов по Керченскому мосту, может кардинально изменить объемы турпотока по примеру Крыма.

Моя коллега Анна Сорокина проинспектировала одну из самых крутых (пока лишь на поворотах) трасс российского юга.

(сюжет)

КОРР: Это одна из самых популярных дорог в России - А-147. На автомобиле в Сочи сегодня можно добраться только по ней.

Серпантин здесь могут вскружить голову любому водителю, особенно неопытному. И речь здесь не только о красотах побережья, но и о том, что поворачивать порой приходится на 180 градусов.

На некоторых участках автодорога может сравниться с трассой для дрифта - она практически повторяет естественный рельеф резного побережья. От Туапсе до Сочи на ста двадцати километрах пути водители насчитали около семисот поворотов. Замысловатый узор, который трасса А-147 рисует на картах, не всегда легко дается водителям и пассажирам.

**ВОДИТЕЛЬ:** Вот детишкам тяжело, потому что они непривыкшие.

**КОРР:** Сейчас трасса загружена меньше, чем наполовину, но сильно здесь не разгонишься: А-147 проходит между горами и морем, через населенные пункты. А это ограничения обгона и скорости, светофоры и пешеходные переходы. Летом трасса замирает в пробках.

**СЕРГЕЙ ПОКОТИЛОВ (ВОДИТЕЛЬ):** Много ДТП летом случается, если неопытные водители либо с равнины приезжают.

**КОРР:** Вопрос создания дублера А-147 Краснодарский край не раз выносил для обсуждения на федеральный уровень. Проект оказался дорогостоящим. Требовалось более полутора триллионов рублей. Однако **Минтранс** проработал менее затратную альтернативу. Обсуждение проектов министерство начнет в первом квартале 2020 года. Об этом глава ведомства **Евгений Дитрих** на днях рассказал президенту Владимиру Путину. Среди вариантов рассматривают возможность начать строительство трассы с наиболее загруженных участков, например, обхода Туапсе. Новая дорога может стать удобным способом, без серпантинов проехать все Черноморское побережье: от Севастополя до Сочи.

**ВАСИЛИЙ ФОМЕНКО (ВОДИТЕЛЬ):** В сезон не проехать через город, потому что трасса проходит именно через город. Пробки невероятные идут и утром, и вечером.

**КОРР:** Конечно, о сиусекундном начале строительства речь не идет. Проект важно просчитать, как и возможность отодвинуть железную дорогу от побережья Черного моря в районе Сочи. Оценить такую возможность президент Владимир Путин поручил **Минтрансу**.

Поезд в Сочи идет по самой кромке берега. Конечно, Черное море прекрасно смотрится из окна и заставляет туриста изнывать от ожидания отдыха, но с пляжей открывается другой вид. К тому же море во время сильного шторма может подмывать берег вместе с участками пути.

Вот так выглядят пляжи большинства курортных поселков от Туапсе до Сочи. Между железнодорожными путями и морем - несколько метров берега. И расширить пляжную полосу можно далеко не везде.

В Большом Сочи вместе с окрестными поселками сто сорок шесть километров пляжей. Путь к ним не всегда прост: нужно перейти федеральную трассу (а летом здесь плотный поток авто), а затем пройти под или над железной дорогой.

**МЕСТНЫЙ ЖИТЕЛЬ:** Давно пора было сделать. Здесь она, действительно, мешает.

**КОРР:** Перенос железной дороги от Черного моря вглубь территории президент назвал стратегически важной задачей в развитии транспортной сети юга России. Власти Краснодарского края надеются, что проект состоится и курорты региона смогут сделать логистику более удобной для жителей и гостей.

**ВЕНИАМИН КОНДРАТЬЕВ (ГУБЕРНАТОР КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ):** Человек, который приехал отдыхать, он не должен замыкаться в одном курортном городе, а за две недели посетить и объехать все города. И это может быть запросто, если мы создадим очень общую, комфортную дорожную инфраструктуру.

**КОРР:** В этом году Краснодарский край посетили семнадцать миллионов туристов. В течение десяти лет курорты региона планируют увеличить число гостей до двадцати двух миллионов.

Анна Сорокина, Надежда Бескаравайная, Алексей Меднис, Валерий Пятов, Михаил Киртоки и Анна Некос, "Вести", Краснодарский край.

## КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2019.12.26; ПРИВАТИЗАЦИИ ПОДОБРАЛИ ПЛАН; ПРАВИТЕЛЬСТВО ОДОБРИЛО СПИСОК ГОСАКТИВОВ НА ПРОДАЖУ

План приватизации на 2020–2022 годы, одобренный 25 декабря на заседании правительства, не предполагает большой продажи крупных государственных активов. В его итоговую версию вошли семь крупных компаний: ВТБ, Махачкалинский и Новороссийский порты, «Росспиртпром», «Алмазювелирэкспорт», Кизлярский коньячный завод и «Совкомфлот». Впрочем, список еще может пополниться. В первом полугодии 2020-го Минэкономики проработает планы действий по другим крупным активам: решения о продаже будут приниматься в зависимости от роли компаний в экономике и их готовности к выходу на публичный рынок.

Белый дом утвердил план приватизации на трехлетку. Как и прежде, продажа госимущества не рассматривается в качестве самоцели или как источник наполнения и без того профицитного бюджета. Основные задачи — повышение конкуренции, привлечение денег на развитие компаний за счет снижения доли государства в экономике (при одновременном сохранении контрольного пакета в «стратегах»), рост качества корпоративного управления через привлечение частных акционеров. Программа будет реализовываться по трем направлениям: снижение доли государства до 50% плюс 1 акции в стратегических компаниях, снижение доли государства в компаниях со стопроцентным участием и выход из капитала для получения средств.

В общей сложности план на 2020–2022 годы предусматривает приватизацию 293 предприятий, семь из которых крупные.

Это ВТБ (глава банка Андрей Костин же заявил, что это будет сложно сделать из-за санкций), Махачкалинский и Новороссийский морские торговые порты, «Росспиртпром», «Алмазювелирэкспорт», Кизлярский коньячный завод, а также «Совкомфлот».

Список крупных компаний традиционно стал предметом межведомственных споров и несколько раз менялся. Минэкономики предлагало приватизировать пакеты акций шести предприятий: «РусГидро», «Транснефти», «Совкомфлота», «Россетей», «Ростелекома» и Объединенной зерновой компании (ОЗК). Затем ведомство предложило исключить из этого перечня «РусГидро», «Россети» и «Транснефть», но после заявлений Антона Силуанова о необходимости активизировать продажу долей в госкомпаниях вернуло их в план. В него были добавлены еще и «Аэрофлот» и РЖД. Как сообщил вице-премьер Максим **Акимов**, в итоговую версию документа вошел аэропорт Шереметьево, а «Аэрофлот» и РЖД в план не попали. По словам главы Минсельхоза Дмитрия Патрушева, ОЗК также не должна входить в программу приватизации.

Впрочем, перечень еще может измениться. Как отмечает Минэкономики, в ходе разработки плана рассматривалась возможность его дополнения иными крупными компаниями. В итоге решено подготовить по каждому из таких активов отдельный план действий — с учетом их роли в экономике и готовности к выходу на публичный рынок. Заняться этим ведомство планирует в первом полугодии 2020 года — о каких компаниях идет речь, не раскрывается.

Отметим, в последние несколько лет крупных сделок по продаже госактивов практически не было.

В 2019 году план поступлений в федеральный бюджет от продажи госактивов весьма скромнен — 13,1 млрд руб. По итогам 11 месяцев он выполнен на 58% — активов продано на 7,6 млрд руб. План на 2020 год еще меньше — 11,3 млрд руб., на 2021–2022 годы — по 3,6 млрд руб. в год.

<https://www.kommersant.ru/doc/4207410>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/economics/25/12/2019/5e0371139a79478242e65442>

<https://iz.ru/958151/2019-12-25/akimov-nazval-otsutstvuiushchie-kompanii-v-plane-privatizatsii-na-2020-2022>

<https://rg.ru/2019/12/25/sheremetev-vkliuchili-v-programmu-privatizatsii.html>

<https://tass.ru/ekonomika/7422219>

## **ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ЛАРУ; 2019.12.26; ВПЕРЕД И С ЦЕЛЮ: НАЦПРОЕКТЫ НЕ БУДУТ ПОДГОНЯТЬ ПОД ПОКАЗАТЕЛИ; ПРЕЗИДЕНТ ПОРУЧИЛ ПРАВИТЕЛЬСТВУ ВЫПОЛНИТЬ ПОСТАВЛЕННЫЕ ЗАДАЧИ ПО УЛУЧШЕНИЮ ЖИЗНИ РОССИЯН**

Повышение уровня жизни и реальных доходов россиян — главная задача властей на следующий год. Об этом Владимир Путин заявил на совещании с правительством 25 декабря. Для достижения этой цели, подчеркнул он, необходимо в полной мере реализовать национальные проекты. Пока же президент сомневается, что большинство граждан чувствуют, что принятые государством меры изменят их жизнь к лучшему. На системных проблемах, которые мешают руководству страны добиться результатов, российский лидер остановился в ходе заседания Совета по стратегическому развитию и нацпроектам.

Акцент на человеке

На традиционном предновогоднем совещании с членами правительства Владимир Путин не только оценивает работу министров в уходящем году, но и ставит задачи, которые необходимо реализовать в ближайшее время.

По словам президента, в первую очередь важно сосредоточиться на росте реальных доходов граждан. Чтобы добиться этой цели, надо совершенствовать структуру и качество национальной экономики — нынешних темпов роста пока недостаточно, вновь напомнил глава РФ. Способствовать этому росту должны, в частности, поэтапная реализация нацпроектов и развитие инфраструктуры, что в итоге создаст базу для прогресса в ключевых отраслях.

— В последний квартал уходящего года, даже начиная с третьего, мы видим определенные темпы роста доходов населения и реальных заработных плат, — подчеркнул глава РФ. — Нужно, чтобы эта тенденция была сохранена и, наоборот, усилена. Мы с вами знаем, что одной из главных задач в этой сфере является повышение уровня доходов граждан, особенно среди тех категорий, которые получают наименьшие доходы. Вот это задача номер один.

Этот вопрос непосредственно «связан с решением демографических проблем, поскольку особая нагрузка, как правило, приходится на семьи с детьми», добавил Владимир Путин.

Упомянул президент и конкретные достижения работы правительства.

— Конечно, из того, что нельзя не отметить в качестве позитива, — это создание хорошей макроэкономической базы развития, — сказал руководитель страны. — Правительство вместе с Центральным банком вышло на минимальный уровень инфляции: он колеблется уже около 3%.

Крупные инфраструктурные проекты — такие, как возведение Крымского моста — должны сопровождаться решением обычных задач, которые позволят всем гражданам ощутить улучшение качества жизни, подчеркнул в беседе с «Известиями» председатель комитета Совета Федерации по социальной политике Валерий Рязанский. Речь идет, например, о восстановлении дорог, строительстве школ и больниц. Добиться надо и доступности первичного звена здравоохранения, отметил сенатор.

Безусловно, необходимо обращать внимание и на справедливость распределения зарплаты — достойно зарабатывать должны учителя, врачи и представители других профессий во всех регионах страны. Только тогда молодые специалисты будут оставаться в регионах, считает Валерий Рязанский.

— Необходимо, чтобы молодой человек видел перспективу — что он приходит не на минимальную зарплату, а на базовую ставку, с которой дальше можно расти за счет повышения квалификации, разрядности и так далее, — добавил он.

Системные сбои

К социальным проблемам Владимир Путин вернулся на заседании Совета по стратегическому развитию и нацпроектам, которое прошло в тот же день в Кремле. Президент остановился в первую очередь на вопросах, которые так и не были решены в текущем году.

— Некоторые важные показатели не были достигнуты, прежде всего это касается снижения смертности. В целом снижение смертности есть, но есть вопросы, на которые следует обратить особое внимание. О чем идет речь? Смертность от сердечно-сосудистых и онкологических заболеваний. Так, как мы рассчитывали это сделать, нам пока это сделать не удалось, — констатировал Владимир Путин.

При этом президент уточнил, что за 10 месяцев 2019 года смертность от болезней системы кровообращения составила 579,9 случаев на 100 тыс. человек, а по итогам года ожидалось 575. Смертность от новообразований составила 203,2 случая при целевых 199,5.

Коснулся глава государства и экономических вопросов — в частности, он отметил, что план роста экспорта промышленной продукции не выполнен почти на \$8 млрд. Поэтому необходимо улучшить меры стимулирования работы с зарубежными партнерами, добавил Владимир Путин.

Были названы на заседании и системные проблемы, которые не позволяют в полной мере выполнить поставленные цели. Так, президент подверг критике сбои в перенастройке системы госуправления. По словам российского лидера, от некоторых сотрудников федеральных органов до сих пор звучат «предложения скорректировать целевые показатели проектов».

— Мы не будем этого делать, потому что мы не должны снижать заявленную планку достижения тех целей, которые для себя поставили, — подчеркнул Владимир Путин. — Заниматься ревизией целей национального развития считаю нецелесообразным, любые попытки подогнать показатели, чтобы работать так, как частенько мы работали, здесь не нужны, вредны и недопустимы.

Президент обратил внимание на «недостаточное качество взаимодействия федеральных органов с региональными», хотя именно в субъектах зачастую решается большинство задач нацпроектов.

— К сожалению, бывает так, что соглашения с регионами подписаны, деньги выделены, и на этом наши коллеги в федеральных ведомствах считают отношения с коллегами в регионах завершенными, в конце года регион должен отчитаться и всё. Думаю, что это неправильный подход, — пояснил глава государства.

Есть серьезные проблемы и с финансированием нацпроектов. По данным президента, на конец ноября кассовое исполнение нацпроектов составило 74,8%.

— Но, скажем, одно из таких ключевых направлений, которое является чуть ли не основным, во всяком случае, чрезвычайно важным, — цифровая экономика, кассовое исполнение вообще — 27,3%, а по экологии — 39,8, — подчеркнул Владимир Путин.

Президент отметил и недостаточное информационное сопровождение национальных проектов — в сентябре 30,6% граждан вообще не знали об исполнении нацпроектов, а в апреле их было около 31%. При этом он подчеркнул: «общение, постоянный контакт с гражданами и общественными объединениями обязаны быть» в основе действий руководства страны.

Информационной поддержки нацпроектам действительно не хватает, согласен зампред комитета Госдумы по охране здоровья Леонид Огуль.

— Но это наша задача — депутатского корпуса и наших общественных приемных. Эту задачу уже ставили и на съезде «Единой России». Я считаю, что об этом надо говорить, люди должны об этом знать. Нам всем надо больше общаться, встречаться с людьми и говорить про нацпроекты. Это очень важное направление, которое затрагивает все социальные аспекты. Аудитории разные, и с каждой нужно разговаривать на понятные именно им темы, — заявил «Известиям» парламентарий.

На встрече с представителями крупного бизнеса, которая состоялась в этот же день, президент, в частности, заявил о необходимости увеличения инвестиций в основной капитал в РФ.

— Нам нужно довести их в ближайшие года до 25%, а потом и до 27%, в принципе, абсолютно реализуемый показатель, имею в виду, что сейчас у нас 21% с небольшим, — подчеркнул Владимир Путин.

Уже поздним вечером глава государства принял участие в предновогоднем хоккейном матче на Красной площади. Президент, игравший под номером 11, стал не единственным

политиком, который в этот вечер надел коньки. В одной команде с ним выступал Сергей Шойгу, а противостоять им пытались, например, губернатор Тульской области Алексей Дюмин и глава Подмосковья Андрей Воробьев. Разумеется, на льду можно было оценить и талант легенд российского спорта — Павла Буре, Александра Могильного или Игоря Мишукова. Возможность сыграть в хоккей в самом центре столицы не упустили и другие известные личности, включая крупных российских предпринимателей.

<https://iz.ru/958383/dmitrii-laru/vpered-i-s-tceliu-natcproekty-ne-budut-podgoniat-pod-pokazateli>

## **ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА СИДОРЕНКО, ЯРОСЛАВА КОСТЕНКО; 2019.12.26; ПЕРВЫЙ В ПУТЬ: КРЫМ ЖДЕТ РОСТА ПОТОКА ТУРИСТОВ; ПЕРВЫЙ ПАССАЖИРСКИЙ ПОЕЗД ПРИБЫЛ НА ПОЛУОСТРОВ С МАТЕРИКА В НОЧЬ НА 25 ДЕКАБРЯ**

Запуск железнодорожного сообщения Крыма с материком стал эпохальным событием 2019 года. Так глава региона Сергей Аксенов охарактеризовал проезд первого пассажирского поезда по Керченскому мосту. В свою очередь в Ростуризме уже заявили, что теперь турпоток в республику может возрасти на 20%.

«Таврия», Мостик и молодожены

В ночь на 25 декабря по железнодорожной части Крымского моста проехал первый пассажирский состав. В пути фирменный поезд «Таврия» из Санкт-Петербурга в Севастополь провел 43 часа 25 минут.

Приближаясь к мосту, поезд замедлил ход, а в коридорах вагонов погасили свет, чтобы пассажиры смогли разглядеть красоту сооружений и архитектурной подсветки, а встречавшие состав жители Крыма — сфотографировать и поприветствовать его. Первая «Таврия» торжественно преодолела мост за 30 минут, у обычных рейсов этот путь займет в два раза меньше.

Встречал первый поезд пушистый талисман Крымского моста — кот Мостик. На видео, выложенном на его странице в соцсети, усатый наблюдает за проезжающим составом.

Одним из первых пассажиров стал полковник в запасе из Санкт-Петербурга Юрий Багриновцев, который направлялся в Севастополь, чтобы навестить свою маму.

— Событие сравнимо с проходом первого поезда по маршруту Москва–Санкт-Петербург по Николаевской железной дороге. Это эпохальный час для истории России, — поделился он своими впечатлениями от поездки.

В компании «Гранд Сервис Экспресс», отвечающей за пассажирское сообщение между Крымом и материком, отметили, что среди бортпроводников первой «Таврии» были молодожены Анна и Никита Боловиновы. Они сыграли свадьбу накануне отправления — 22 декабря.

С цветами под гармошку

Первую остановку «Таврия» совершила в Симферополе. На вокзале под звуки гармошки ее встречали около 300 человек с флагами России и цветами. В город приехал и глава Крыма Сергей Аксенов, чтобы вместе с руководителем Ростуризма Зариной Догузовой и другими почетными пассажирами проехать на поезде до Севастополя.

Глава Республики отметил, что открытие железнодорожного сообщения по Крымскому мосту — одно из самых важных событий для полуострова, случившихся в 2019 году.

— Событие, без преувеличения, эпохальное. Впечатления от поездки у всех только положительные, настроение хорошее, новые вагоны комфортабельные, техника полностью соответствует требованиям и ожиданиям, — передает пресс-служба правительства региона слова Сергея Аксенова.

После запуска железнодорожного сообщения с Крымом Зарина Догузова заявила, что ее ведомство ожидает 20-процентного роста потока туристов на полуостров. А вице-президент Российского союза туриндустрии (РСТ) Юрий Барзыкин в беседе с «Известиями» отметил, что эта цифра может быть и больше.

— Увеличение турпотока зависит от целого комплекса факторов: средств размещения, предоставляемых услуг и их качества, цен и т.д. Транспортная составляющая в этом плане играет важнейшую роль, тем более она снижает стоимость, — сказал он.

Утром 26 декабря в Крым прибудет и двухэтажный пассажирский поезд, следовавший из Москвы в Симферополь. Его путь занял 33 часа 5 минут.

<https://iz.ru/958358/elena-sidorenko-iaroslava-kostenko/pervyi-v-put-krym-zhdet-rosta-potoka-turistov>

На ту же тему:

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/98A533A52E7DC580432584DB00494728>

## **КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2019.12.26; НОВАТЭК ДОРОГАМИ ВОЗЬМЕТ; ЕГО ПРОЕКТАМ ПОМОЖЕТ ВСЯ ТРАНСПОРТНАЯ ОТРАСЛЬ**

Как выяснил “Ъ”, правительство определилось с источниками первоочередного финансирования инфраструктуры для проектов НОВАТЭКа — терминала «Утренний», подходного канала в Обской губе и перевалочных комплексов на Камчатке и в Мурманске. Общая стоимость федеральной части проектов — 168,5 млрд руб. Решено, что на ближайший год деньги поступят от инвестиционного вычета НОВАТЭКа на 40 млрд руб. и 20,6 млрд руб. с проекта Нижегородского гидроузла, реализация которого сдвигается вправо. В дальнейшем средства, вероятно, будут высвобождены с ряда других транспортных проектов: автодорог, Московского транспортного узла и высокоскоростной магистрали Санкт-Петербург—Москва. Эти проекты не будут отменены.

Как стало известно “Ъ”, Минфин подготовил предложения по поиску необходимых средств на реализацию проектов НОВАТЭКа. Как сообщил “Ъ”, несмотря на неоднократные поручения Владимира Путина и Дмитрия Медведева, ни один проект крупнейшего грузоперевозчика по Севморпути НОВАТЭКа не попал в федеральный бюджет на 2020 год. Речь шла о строительстве терминала «Утренний» в Обской губе для проекта «Арктик СПГ-2», расширении подходного канала, а также создании перевалочных комплексов СПГ на Камчатке и в Мурманске.

Ключевой вопрос в сроках, поскольку НОВАТЭК планирует запустить «Арктик СПГ-2» стоимостью \$21 млрд уже осенью 2023 года. Для «Росатома», который является оператором инфраструктуры Севморпути и отвечает за федеральную часть терминала «Утренний», принципиально важно, чтобы на 2020–2022 годы были доведены все бюджетные лимиты, так как это необходимо для заключения контракта с единственным исполнителем (см. интервью в “Ъ” от 12 декабря). Причем подписать этот контракт нужно не позднее января-февраля, говорят источники “Ъ”. Как сообщил “Ъ”, курирующий транспорт вице-премьер Максим **Акимов** выступал за дополнительное выделение средств на проекты НОВАТЭКа в бюджете на 2020–2022 годы, учитывая, что тот сверстан с профицитом.

Минфин выступал за перераспределение средств в рамках комплексного плана модернизации инфраструктуры (КПМИ) с уже утвержденными бюджетными лимитами. **Глава Минтранса Евгений Дитрих**, по данным “Ъ”, категорически против такого подхода.

По данным “Ъ”, после совещания у премьера Дмитрия Медведева, прошедшего в декабре, было поручено до 1 апреля обеспечить финансирование на 2020–2022 год из бюджета и до 23 декабря доложить о проведенной работе. В НОВАТЭКе “Ъ” это подтвердили, отметив, что совещание в правительстве состоялось 9 декабря.

Теперь, как рассказывают собеседники “Ъ”, Минфин по итогам совещания у первого вице-преьера Антона Силуанова подготовил список проектов, с которых и планируется перераспределить средства.

Всего на строительство терминала «Утренний», терминалов по перевалке СПГ на Камчатке и в Мурманске, а также расширение подходного канала в Обской губе в 2019–2024 годах планируется потратить 168,5 млрд руб. Из них 20,6 млрд руб. в 2020–2021 годах предлагается снять с проекта строительства Нижегородского гидроузла, 33,7 млрд

руб. (по данным другого источника “Ъ”, 23,7 млрд руб.) — с нераспределенного остатка межбюджетных трансфертов на дорожную деятельность, 25 млрд руб.— с субсидии ГК «Автодор» на автодороги. На развитие Московского транспортного узла (МТУ) предлагается сначала предоставить дофинансирование в размере 4,9 млрд руб. (по данным другого источника “Ъ”, почти 20 млрд руб.) в 2020 году, а потом в 2021 году его забрать. Еще 15 млрд руб., предназначенных на строительство федеральных автотрасс в 2020 году, предлагается сдвинуть на 2021 год. Кроме того, в 2022 году предлагается перераспределить 12,4 млрд руб. с проекта ВСМ Санкт-Петербург—Москва—Нижний Новгород. По большинству проектов планируется полное восстановление прежних бюджетов в последующие годы, ни один из них не исключен из КППИ.

До конца неясна судьба инвестиционного вычета из налога на прибыль НОВАТЭКа в размере 40 млрд руб., который сейчас зачислен на спецсчет в «Росатоме». Как говорит один из собеседников “Ъ”, его планируется распределить в 2020 и 2021 годах на терминал «Утренний» в пропорции 28 млрд и 12 млрд руб.; другой говорит, что все 40 млрд руб. планируется выделить в 2020 году. Но, говорят собеседники “Ъ”, НОВАТЭК настаивает, чтобы все эти средства пошли на расширение подходного канала в Обской губе, иначе нельзя будет провести по нему плавучие платформы с линиями сжижения газа для «Арктик СПГ-2». По Налоговому кодексу средства вычета разрешено тратить только на объекты инфраструктуры, находящиеся в федеральной собственности, то есть можно на канал, но нельзя на терминал «Утренний». Однако, говорят источники “Ъ”, Минфин планирует внести изменения в закон.

По словам собеседников “Ъ”, документация на морской канал будет готова только во втором полугодии 2020 года, и вопрос с его финансированием может быть решен впоследствии в рамках весенних корректировок бюджета.

Один из собеседников “Ъ” говорит, что на 2020–2021 годы принято решение строить терминал «Утренний» за счет налогового вычета, а перегрузочные комплексы СПГ — за счет движения вправо средств, выделенных на Нижегородский гидроузел. Гидроузел тоже будет построен, но его проектная документация пока не готова, поэтому проект сдвигают, поясняет собеседник “Ъ”. В аппарате Дмитрия Медведева “Ъ” подтвердили, что рассматривались разные варианты распределения средств на «Утренний», последний принят в качестве рабочего. Но там не пояснили, откуда будут взяты средства на подходной канал.

В НОВАТЭКе, однако, говорят, что правительством принято решение о направлении средств налогового вычета на реконструкцию подходного канала в Обской губе «в связи с необходимостью выполнения большого объема работ, которые требуют мобилизации значительных материальных ресурсов и техники». В аппарате Максима Акимова и «Росатоме» от комментариев отказались, в Минтрансе вопросы “Ъ” перенаправили в Минфин, где на них не ответили.

Объективно нет возможности освоить выделенные на 2020 год средства на строительство Нижегородского гидроузла, говорит глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров, поэтому, как и в случае с нераспределенными остатками бюджетных трансфертов на дороги, никакого негативного влияния такое перераспределение не окажет. Что касается проектов МТУ, то перераспределение может привести к необходимости увеличения финансирования со стороны ОАО РЖД, что целесообразно было бы учесть в инвестиционном бюджете на 2021 год, полагает он. Снятие средств с проекта ВСМ, чья экономическая эффективность неочевидна, аналитик также считает целесообразным.

<https://www.kommersant.ru/doc/4207365>

## **ТАСС; 2019.12.25; ПЕРВЫЕ ИТОГИ: ЧТО ДАЛ ЭКОНОМИКЕ СТАРТОВЫЙ ГОД РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТОВ**

Уже год Россия живет в парадигме национальных проектов — именно на них делают акцент как в федеральном центре, так и в регионах. Пока, как утверждают эксперты, нацпроекты не оказывают значительного влияния на рост российской экономики, однако создают задел на будущее. Теперь, когда цели поставлены и известны, на первый план у

правительства выходит задача обеспечить эффективность реализации всех необходимых мер. Портал "Будущее России. Национальные проекты", оператором которого является ТАСС, выяснил у экспертов, насколько уже сейчас эффективны нацпроекты и какие у них перспективы до 2024 года.

Первый год — он трудный самый

На протяжении всего года Счетная палата и ее руководитель Алексей Кудрин указывали на медленное расходование средств на национальные проекты: за первые три квартала власти смогли освоить чуть больше половины денег. Ситуация стала исправляться только под конец года, однако по итогам 11 месяцев было израсходовано лишь 70% от запланированного на год объема. Отчасти это связано с тем, что с момента запуска нацпроектов в начале 2019 года потребовалось еще примерно полгода для уточнения и окончательной формулировки некоторых их параметров, пояснял Кудрин. При этом глава Счетной палаты подчеркивал, что важно не освоить средства, а добиться результатов.

Причины низких темпов исполнения расходов называл и премьер-министр Дмитрий Медведев в интервью российским телеканалам в начале декабря: "Это неудивительно, что эти деньги тратятся медленней, чем предполагалось. Именно потому, что это первый год работы".

Этим объясняется и пока незначительное влияние нацпроектов на российскую экономику. "Все направления национальных проектов находятся в зачаточной стадии, поэтому их влияние на экономику остается минимальным. Вероятно, в 2020 году эффект будет несколько больше, так как правительство планирует увеличить затраты", — говорит ведущий аналитик "Открытие Брокер" Андрей Кочетков.

Вклад национальных проектов в рост ВВП в этом году составит всего 0,1–0,3 процентного пункта (п.п.), дает свою оценку главный аналитик "БКС Премьер" Антон Покатович. В целом рост экономики в этом году составит 1–1,3%, но в следующем году есть надежды на ускорение динамики до 1,5–2%, добавляет он.

"В процессе ускорения экономики за счет нацпроектов очень многое будет зависеть не только от результативности доведения бюджетных средств до конечных получателей, но и от итоговой эффективности нацпроектов. Если столь масштабные госинвестиции (более 25 трлн рублей в 2019–2024 годах. — Прим. ред.) будут пропущены через призму нацпроектов и окажут стимулирующее воздействие на другие экономические драйверы, в том числе на потребительский спрос, то мы сможем говорить о появлении мультипликативных эффектов и значимом ускорении экономики", — отмечает Покатович. Если правительству удастся обеспечить высокую эффективность нацпроектов, то их вклад в экономический рост в 2020–2022 годах может увеличиться до 0,3–0,7 п.п., а в 2023–2024-м — до 1–1,4 п.п. Таким образом, темпы роста ВВП России могут в 2020–2022-м составить в среднем около 2,2%, а в 2023–2024 годах ускориться до 3–3,2%, прогнозирует главный аналитик "БКС Премьер".

Нацпроекты могут влиять на экономику в нескольких направлениях, отмечает заместитель директора группы суверенных рейтингов и прогнозирования АКРА Дмитрий Куликов. Первое связано с повышением эффективности государственного управления. "Нацпроекты — это некая новая реинкарнация идеи связать расходы государства с измеримыми целями, проектный подход к отчасти уже происходившим расходам, организационная инновация. Более эффективное государство дает лучшую обеспеченность населения общественными благами, а значит, и более высокий уровень жизни. Тут эффекты в целом могут и не проявиться — зависит от практики, но направление движения правильное", — поясняет он.

Во-вторых, нацпроекты меняют приоритеты бюджетных расходов — ставка делается прежде всего на инфраструктуру. В-третьих, нацпроекты в принципе повышают бюджетные расходы.

"В годы циклических спадов государство, тратясь, в общем, почти на что угодно, в итоге повышает занятость и смягчает эффект рецессий. Это не наш случай: безработица исторически низкая, загрузка мощностей в промышленности тоже. К тому же общее повышение госрасходов невелико — все-таки речь суммарно идет примерно о 10% расходов бюджета на федеральном уровне, из которых условно лишь 0,5–0,6 % ВВП —

расходы, которых в принципе не было бы, если бы не проекты", — указывает Куликов. По его мнению, в краткосрочном горизонте влияние нацпроектов, скорее всего, минимально, а по итогу их завершения будет положительным, но сложно определить его степень.

Ставка на инфраструктуру

Одним из ключевых приоритетов на ближайшие годы правительство обозначило развитие инфраструктуры — из запланированных на реализацию национальных целей 26 трлн рублей около 60% придется на инфраструктурные проекты. Ставка государства на инфраструктуру не случайна: ее развитие создает базу для экономического роста за счет увеличения инвестиционных расходов.

За годы реализации нацпроектов инвестиции в инфраструктуру вырастут в 1,5 раза, подсчитал Дмитрий Куликов. "Это явно одно из приоритетных направлений расходов — и, скорее всего, с самым существенным влиянием на благосостояние в долгосрочном периоде. Транспортные издержки — один из главных вызовов внешней конкурентоспособности компаний в нашей не маленькой стране", — поясняет он.

И ожидаемые инвестиции в долгосрочной перспективе снижают эти издержки, указывает Куликов. "Условно не каждая отдельная компания потратится на подвеску и бензин для своих перевозок в тот момент, когда будет везти товар. А общество в целом прямо сейчас вложится в снижение будущих издержек. Основной эффект возникнет здесь, когда проекты будут закончены. Его величина, мягко говоря, не определена. Сомневаюсь, что даже мировой опыт тут релевантен", — добавляет он.

Антон Покатович подчеркивает, что тревогу вызывает освоение средств на Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ). "В сентябре транспортная часть данного направления была профинансирована менее чем на 40%, а надеждам на выполнение планов по привлечению частных инвестиций также, вероятно, не суждено сбыться в этом году. В числе проблем КПМИ помимо зависания бюджетных денег — весьма сложный и бюрократизированный процесс утверждения перечня проектов, подпадающих под действие данного плана: многие конкретные претенденты на участие в КПМИ все еще находятся в списках "на рассмотрении". Тем временем именно эффект от мегастроек мог бы привести к ускорению инвестиционной активизации в РФ", — указывает эксперт.

Методика отбора проектов в Комплексный план разработана Аналитическим центром при правительстве РФ. В этом году было проанализировано около 400 заявок на 6,5 трлн рублей. В итоге в КПМИ вошло лишь три портовых проекта без федерального софинансирования и проект реконструкции Волго-Донского судоходного канала в Волгоградской области. Остальные поставлены в лист ожидания. По словам вице-премьера Максима Акимова, курирующего этот нацпроект, данный список является заделом для дальнейшей работы. Реализовать эти проекты возможно будет только в случае появления дополнительных источников финансирования.

Но и реализация тех проектов, которые уже были включены в КПМИ, в 2019 году буксовала. Часть масштабных инициатив была пересмотрена на высшем политическом уровне. Так, в апреле 2019 года президент РФ Владимир Путин поддержал идею проектирования высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва — Санкт-Петербург, в результате чего внесенный в комплексный план проект строительства ВСМ Москва — Казань подвис. Чиновники стали пересматривать проект: звучали предложения начать с участка Санкт-Петербург — Москва, потом построить участок Москва — Нижний Новгород, и когда-нибудь — Нижний Новгород — Казань. В итоге в ноябре глава государства констатировал, что итогового решения по вопросу, нужно ли России в принципе высокоскоростное движение, пока нет.

Более удачной в 2019 году оказалась судьба проекта строительства скоростной автодороги Москва — Казань. Поначалу Минэкономразвития России предложило вместо новой автодороги ограничиться реконструкцией дорог М-5 "Урал" и М-7 "Волга". Но транспортный и финансово-экономический блоки правительства все же пришли к компромиссу, в результате которого строительство новой автодороги одобрили, но разбили на четыре этапа, и только два из них включили в план до 2024 года.

Другим проектам повезло меньше — сроки их реализации пришлось переносить, в частности строительства Багаевского (с 2020 на 2023 год) и Нижегородского (с 2021 на 2024 год) гидроузлов, а также ввода ряда аэропортовых объектов. Как признавался глава Росавиации Александр Нерадько, многие объекты оказались неинтересны подрядчикам, в том числе из-за казначейского сопровождения (механизм усиления контроля за целевым использованием бюджетных средств) КППМИ и невозможности получения аванса подрядчиками при отсутствии оборотных средств на покупку материалов и оборудования для выполнения работ. К примеру, работы по строительству второй взлетно-посадочной полосы аэропорта Благовещенска начались лишь после шести неудачных конкурсов по поиску подрядчика.

Большие надежды на инфраструктурные проекты возлагает Андрей Кочетков. "Собственно говоря, Минфин даже решил изъять около 1 трлн рублей из отложенных покупок валюты в рамках бюджетного правила на финансирование национальных проектов с 2020 года. Эффект от таких вложений будет от 0,5 до 1% ВВП в зависимости от объемов выделяемых средств. Наиболее заметны проекты инфраструктурного характера, которые обладают более высокой конкретикой", — отмечает он.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/odin-iz-sesti-cto-dal-ekonomike-rossii-pervyj-god-realizacii-nacproektov>

## **ТАСС; 2019.12.25; САМАРСКАЯ ОБЛАСТЬ ЖДЕТ ОТ СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА ЧЕРЕЗ ВОЛГУ ИНВЕСТИЦИЙ И НОВЫХ РАБОЧИХ МЕСТ**

Строительство моста через Волгу в Самарской области в составе международного транспортного коридора Европа - Западный Китай позволит развить инфраструктуру, привлечь инвестиции и создать новые рабочие места в Самарско-Тольяттинской агломерации (с населением в 2,7 млн человек она является крупнейшей в России). Такое мнение выразили опрошенные ТАСС эксперты.

Ранее на ежегодной большой пресс-конференции президент РФ Владимир Путин, отвечая на вопрос самарского журналиста, сообщил, что имеющейся инфраструктуры недостаточно для расширения экономических связей РФ с Китаем и бывшими советскими республиками. Сейчас реализуется проект по созданию транспортного коридора Европа - Западный Китай. Трасса, которая пройдет по территории РФ, призвана соединить КНР с Европой, тем самым сэкономить время перемещения грузов. В этот же день стало известно, что Самарская область дополнительно получит из федерального бюджета 12,4 млрд рублей на строительство объекта.

"Вхождение в транспортный коридор станет огромным толчком для развития Самарской области. Очевидно, что сегодня цивилизация развивается на взаимодействие Запада и Востока. Этот мост не просто позволяет развивать инфраструктуру Самарско-Тольяттинской агломерации, но и дает возможность обеспечить трудоузантность жителей региона", - сказал заместитель председателя общественной палаты Самарской области Павел Покровский.

Преимущества проекта

Самарская область изначально не попадала в транспортный коридор. В соответствии с Транспортной стратегией России магистраль должна была пройти по территории Башкирии и Оренбургской области. Глава региона Дмитрий Азаров обращался к президенту РФ с вопросом о необходимости корректировки стратегии, и в июне 2016 года было принято решение проложить маршрут через Самарскую область.

Позже в интервью ТАСС Азаров сказал, что сумел "восстановить географическую справедливость", отметив, что дорога стала короче на 400 км. По его мнению, строительство моста через Волгу "можно сравнить со строительством Александровского моста в конце XIX века".

Вице-спикер самарской губернской думы Александр Степанов считает, что строительство моста и его дальнейшая эксплуатация привлечет инвестиции в регион. "Как прямые [инвестиции], которые вложат в строительство, так и косвенные - туризм в какой-то мере, инфраструктура и многое другое. Этот мост - гордость и преимущество нашего региона.

Как коренной самарец я горжусь, что у нас появится такой объект, считаю, что мост необходим региону для нормального развития, чтобы поток машин из Европы в Западный Китай и обратно пошел через нашу губернию", - сказал Степанов.

Он надеется, что самарские компании будут задействованы в строительстве. "Вкладываются достаточно приличные инвестиции, самарские компании пока не допущены непосредственно к строительству моста, но, возможно, в качестве субподрядчиков все-таки будут привлечены, появятся новые рабочие места", - отметил Степанов.

Исполняющая обязанности председателя самарского отделения Всероссийского общества автомобилистов Ольга Доронина подчеркнула, что мост также позволит снизить транспортную нагрузку на плотину Жигулевской ГЭС. "Это одна из главных целей, большой плюс. Сейчас люди, которые регулярно посещают Тольятти, Жигулевск, Сызрань, сталкиваются с тем, что до Самары тяжело добираться, а основной затор образуется в районе ГЭС, где можно потерять 3-4 часа", - отметила Доронина.

Особенности строительства

Подготовка к строительству моста через Волгу началась в декабре этого года. Работы выполняет концессионная компания "Обход Тольятти" - консорциум "Автодора" с компаниями "Инфракап" и "Мостотрест". Соглашение о строительстве было подписано в октябре на международной специализированной выставке "Дорога-2019" в Екатеринбурге. На стройке работают специалисты, которые участвовали в возведении Крымского моста. Генеральный директор хозяйственного партнерства "Концессионная компания "Обход Тольятти" Александр Афанасьев ранее отмечал, что у проекта есть уникальные особенности. Так, протяженность пролетов составляет больше 100 метров, а глубина Волги в месте возведения моста составляет 36 м, в то время как при строительстве Крымского моста максимальная глубина была 12 м.

Сейчас на обоих берегах Волги готовятся подъездные пути и причальная инфраструктура для транспортировки стройматериалов. В ближайшее время возведут два рабочих города на тысячу человек, расчистят площадки, в том числе под бетонный завод.

Открытие моста протяженностью 3,7 км запланировано на 2024 год. На правом берегу Волги дорога от моста соединится с подъездом от трассы М-5 "Урал" к Ульяновску, на левом - с М-5 "Урал". Всего на реализацию проекта понадобится 120 млрд рублей.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/samarskaa-oblast-zdet-ot-stroitelstva-mosta-cherез-volgu-investicij-i-novyh-rabocih-mest>

## **ТАСС; 2019.12.25; ОСНОВНЫЕ РАБОТЫ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ ВТОРОГО БАЙКАЛЬСКОГО ТОННЕЛЯ НА БАМЕ ЗАВЕРШЕНЫ**

"Российские железные дороги" завершили основные работы по строительству второго Байкальского тоннеля на Байкало-Амурской магистрали (БАМ) на административной границе Иркутской области и Республики Бурятия. Он позволит увеличить пропускную способность одного из самых узких участков БАМа, сообщил в среду журналистам начальник Восточно-Сибирской железной дороги Василий Фролов.

"В 2019 году завершены все основные работы на втором Байкальском тоннеле, сейчас проводится комиссия приемка. Можно, сказать, что он уже на 99,9% готов. Пока мы его не запустили в эксплуатацию, поскольку помимо строительства самого Байкальского тоннеля необходимо обустроить вторые пути на перегонах Дельбичинда - Дабан и Дабан - Гоуджекит. Это намечено на следующий год, 2020 год определен для обустройства вторых путей на этих перегонах и ввода в эксплуатацию Байкальского тоннеля", - сказал Фролов.

Строительство второго Байкальского тоннеля - важнейший этап программы модернизации БАМа и Транссибирской железнодорожной магистрали. С вводом объекта в эксплуатацию пропускная способность участка Лена - Северобайкальск увеличится в 2,5 раза - с 13,2 млн тонн до 32,4 млн тонн грузов в год. Это позволит освоить дополнительные и перспективные объемы перевозок продукции отечественной промышленности.

Строительство второго Байкальского тоннеля в одном из узких мест БАМа, сдерживающих пропускную способность магистрали, началось в 2014 году. Длина тоннеля составляет 7 км.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/osnovnye-raboty-po-stroitelstvu-vtorogo-bajkalskogo-tonnela-na-bame-zaverseny>

## **ТАСС; 2019.12.25; АКИМОВ: ВСТРЕЧНЫЕ ПОТОКИ ТРЕХ- И ЧЕТЫРЕХПОЛОСНЫХ ПОЛОСНЫХ ТРАСС РАЗДЕЛЯТ В 2022 ГОДУ**

Программа по разделению встречных потоков на трех- и четырехполосных трассах в РФ планируется к завершению в 2022 году, сообщил вице-премьер Максим **Акимов** на заседании Совета при президенте РФ по стратегическому развитию и национальным проектам.

"Почти половина всех ДТП на федеральных и региональных дорогах вне городов происходит при столкновении на полосах встречного движения. Мы реализуем новую программу мероприятий по разделению всех встречных потоков на трех- и четырехполосных трассах. На федеральной сети общая протяженность таких участков - более 2 тысяч 800 километров, на региональной - еще 1700 километров. Планируем завершить эту работу в 2022 году, разделив все трех- и четырехполосные участки на этих дорогах, где есть у нас встречные потоки", - сказал **Акимов**.

Портал "Будущее России. Национальные проекты", оператором которого является ТАСС, со ссылкой на материалы **Минтранса** сообщал, что министерство разработало программу по установке разделяющего встречные потоки ограждения на основных российских трассах. В документе отмечалось, что до 2024 года планируется оборудовать ограждением более 4,5 тыс. км дорог, на что потребуется 16,8 млрд рублей.

Вице-премьер отметил, что согласно нацпроекту "Безопасные и качественные автомобильные дороги" смертность в результате ДТП в России должна снизиться в 3,5 раза (по сравнению с 2017 г.) - до уровня, не превышающего четырех человек на 100 тысяч населения. "Имеем в этом году позитивную динамику с 12,4 на 100 тыс. в 2018 году, в этом году 11,7", - сказал он.

**Акимов** отметил снижение смертности в результате ДТП на 8,8% за 11 месяцев 2019 года (к 2018 году). "Существенно увеличен парк патрульных автомобилей - более 4 тысяч закуплено в этом году, 2,3 тысячи приборов контроля за состоянием дорожной сети поставлено в соответствующие органы и организации. Более 5 тысяч медицинских упаковок, комплектов для оказания первой помощи поставлено органам безопасности дорожного движения", - сказал вице-премьер.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/689F9BB87132E6C3432584DB00519741>

## **ТАСС; 2019.12.25; АКИМОВ: ПОКРЫТЬ АВТОДОРОГИ СВЯЗЬЮ В 2019 ГОДУ НЕ УДАЛОСЬ ИЗ-ЗА ИСТОЧНИКОВ ПИТАНИЯ**

Проект по полному покрытию в РФ федеральных дорог мобильной связью, предусмотренный нацпрограммой "Цифровая экономика", за 2019 год не удалось реализовать из-за отсутствия решения по источникам питания. Об этом сообщил вице-премьер Максим **Акимов** на заседании Совета по стратегическому развитию и национальным проектам.

"В инфраструктуре проект столкнулся со сложностями. Хотел бы отметить, например, проект по полному покрытию федеральных дорог мобильной связью. Нам не удалось решить эту задачу из-за отсутствия решения по источникам питания в протяженных регионах, на удаленных участках", - сказал он.

Также, по словам **Акимова**, "непростая ситуация" с выделением спектра для сетей связи пятого поколения.

"Здесь будем искать решение, приемлемое как с точки зрения безопасности и развития прорывных сервисов, так и с точки зрения стоимости услуг для организаций и граждан", - добавил вице-премьер.

Идея покрытия сотовыми сетями связи автомобильных трасс федерального значения появилась в 2012 году, когда на тот момент премьер-министр России Владимир Путин подписал соответствующее постановление. Но в 2014 году реализация проекта была приостановлена. К проекту вернулись в рамках федпроекта "Информационная инфраструктура" нацпрограммы "Цифровая экономика". Предполагается, что из бюджета на соответствующие цели будет потрачено 7,1 млрд рублей за период 2019-2021 гг.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/akimov-pokryt-avtodorogi-svazu-v-2019-godune-udalos-iz-za-istocnikov-pitania>

## **ТАСС; 2019.12.25; АКИМОВ: ЗА ГОД В РОССИИ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ БОЛЕЕ 10 ТЫС. КМ РЕГИОНАЛЬНЫХ И ГОРОДСКИХ ДОРОГ**

Более 10 тыс. км городских и региональных российских автодорог были отремонтированы в 2019 году по нацпроекту "Безопасные и качественные автодороги", что в три раза больше результатов прошлого года, сообщил вице-премьер Максим **Акимов** на заседании совета при президенте РФ по стратегическому развитию и национальным проектам.

"В 2019 году нацпроект "Безопасные и качественные автомобильные дороги" позволил отремонтировать 5 тыс. км региональных дорог и более 5 тыс. километров дорожной сети в городских агломерациях. Это почти в три раза больше, чем в 2018 году", - отметил он.

При этом **Акимов** уточнил, что по итогам года новое асфальтобетонное покрытие уложено на дорогах общей площадью 127,1 млн кв. метров из плановых 127,3 млн кв. м.

"Укладка практически завершена: 99,8% у нас верхней дорожной одежды уложено", - сказал он.

Также вице-премьер напомнил о реализуемой программе по строительству и приведению в нормативное состояние искусственных сооружений. "Основной объем работ планируем выполнить до 2024 года, протяженность аварийных мостов сократится минимум на 60%", - пояснил **Акимов**. Кроме того, для ликвидации одноуровневых пересечений планируется построить 170 путепроводов над железнодорожными путями.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/bole-10-tys-km-regionalnyh-i-gorodskih-dorog-otremontirovali-v-2019-g-po-nacproektu>

## **ТАСС; 2019.12.25; АВАРИЙНЫЙ УЧАСТОК РЕГИОНАЛЬНОЙ АВТОТРАССЫ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ ПОД ЛИПЕЦКОМ**

Аварийно-опасный участок автотрассы регионального значения Липецк - Данков отремонтировали в рамках нацпроекта. Об этом сообщил в среду журналистам глава администрации региона Игорь Артамонов.

"Участок автодороги Липецк - Данков протяженностью 2 километра сдан в эксплуатацию в Лебедянском районе", - сказал он. По словам Артамонова, работы на трассе начались еще в прошлом году, а в текущем году участок магистрали стал частью нацпроекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги".

Глава региона пояснил, что до реконструкции этот участок аварийно-опасным: двухполосная трасса пересекала лог, крутой спуск сменялся подъемом, а видимость была низкая. В ходе реконструкции здесь сделали земляную насыпь, выровняли профиль дороги, обеспечив тем самым хорошую видимость, а также расширили проезжую часть до десяти метров. Артамонов отметил, что работы по устройству насыпи осложнялись близким расположением каскада прудов, для которых необходимо было построить водопропускное сооружение.

"На время работ была проложена объездная дорога, сейчас она частично демонтирована, движение осуществляется по вновь построенному участку автодороги", - сказал он. Для обеспечения безопасности вдоль насыпи установлено барьерное ограждение. Обустроены остановочные площадки и павильоны, проложены пешеходные дорожки. Общая стоимость работ составила 245 млн рублей.

В **пресс-службе** областной администрации ТАСС пояснили, что реконструкция трассы Липецк - Данков началась еще в 2015 году с полуторакилометрового участка между Кузьминскими Отвержками и Северным Рудником. Затем ремонт продолжили в 2016-

2017 годах уже на трех участках в Липецком районе и еще на одном - в Лебедянском районе общей протяженностью почти в 7,5 км. В будущем году в рамках нацпроекта планируется реконструировать еще три участка общей протяженностью свыше семи км.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/avarijnnyj-ucastok-regionalnoj-avtotrassy-otremontirovali-pod-lipeckom>

## **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2019.12.25; ВЛАДИМИРСКАЯ ОБЛАСТЬ ВОШЛА В ЧИСЛО ЛИДЕРОВ "ДОРОЖНОЙ ПРОГРАММЫ"**

В 2019 году Владимирская область вошла в число российских регионов-лидеров по строительству безопасных и качественных дорог.

Данные об итогах реализации национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги" на совещании в Екатеринбурге озвучил министр транспорта правительства России Евгений **Дитрих**.

- На совещании в Екатеринбурге Евгений **Дитрих** назвал Владимирскую область одним из лидеров по выполнению федеральной программы "Безопасные и качественные дороги" по выполнению всех ремонтных работ, включая финишную укладку асфальтобетона, в рамках национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги", - сообщает администрация региона.

По данным властей, в этом году во Владимирской области удалось отремонтировать 83,1 километра дорог, в том числе 58 километров - региональной сети, 25,1 километра - в муниципальных образованиях Владимирской городской агломерации - во Владимире, Камешково, Лакинске, Радужном, Собинке, Ставрово, Судогде, Суздале и Юрьеве-Польском. Работы на объектах уже завершены. На эти цели выделено более 914 миллионов рублей.

Для повышения безопасности дорожного движения за счет средств нацпроекта и субсидии из регионального дорожного фонда во Владимирской области обустроили более 3400 погонных метров тротуаров, около 2800 погонных метров пешеходных ограждений, 12 остановочных пунктов общественного транспорта, 22 пешеходных перехода, четыре искусственные неровности, установлены 17 светофоров.

В 2020 году на обеспечение дорожной деятельности по программе "Дорожное хозяйство Владимирской области на 2014-2025 годы" во Владимирской области из регионального дорожного фонда выделяют 306 миллионов рублей. Постановление о распределении межбюджетных трансфертов муниципальным образованиям подписал губернатор региона Владимир Сипягин.

- Больше всего средств (две трети от общей суммы) получит город Владимир - 200 миллионов рублей. По 20 миллионов рублей будет направлено в Камешково, Судогду, Суздаль и Юрьев-Польский. Собинке выделяют 14 миллионов рублей, Радужному - 6 миллионов, Лакинску и поселку Ставрово - по 3 миллиона рублей, - пояснили в администрации.

Все эти населенные пункты входят в состав Владимирской городской агломерации, где за время реализации нацпроекта доля протяженности дорожной сети, соответствующей нормативным требованиям, должна быть увеличена с 59,1 до 85,3 процента. Общая протяженность дорог агломерации составляет 793,8 километра, она включает в себя 191,2 километра федеральных автодорог, 272,4 километра дорог регионального и межмуниципального значения и 330,2 километра - местного значения.

Всего на региональную составляющую нацпроекта из федерального бюджета с 2019 по 2024 годы планируют направить более 3,5 миллиарда рублей. На софинансирование мероприятий за шесть лет консолидированный бюджет Владимирской области направит почти 2,5 миллиарда рублей. На эти средства планируется привести в нормативное состояние 480 километров автомобильных дорог региона.

<https://rg.ru/2019/12/25/reg-cfo/vladimirskaia-oblast-voshla-v-chislo-liderov-dorozhnoj-programmy.html>

**РИА НОВОСТИ; 2019.12.25; В МОРДОВИИ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ ОКОЛО 150 КМ ДОРОГ В 2019 ГОДУ**

Около 150 километров дорог было отремонтировано в Мордовии по нацпроекту "Безопасные и качественные автомобильные дороги" в 2019 году, заявил глава республики Владимир Волков.

Глава Мордовии подвел итоги уходящего года и ответил на вопросы жителей региона в эфире телеканала "Народное телевидение Мордовии".

"Работа по нацпроектам видна невооруженным глазом. Наверное, самым заметным для людей является нацпроект "Безопасные и качественные автомобильные дороги". Во многих районах республики количество отремонтированных дорог в этом году превышает объемы сделанного за предыдущую пятилетку. Всего это около 150 километров, а до 2024 года будет отремонтировано более 1100 километров дорог", - заявил Волков.

По его словам, власти региона учитывают мнение людей и стараются ремонтировать самые проблемные дороги, на которые поступало больше всего нареканий жителей. Так, в Саранске в 2019 году отремонтировано 13 самых проблемных участков.

Глава Мордовии признал, что в течение года возникало много сложностей, связанных с ремонтом объектов дорожной и коммунальной инфраструктуры, прежде всего, в городе Саранске. В частности, это касается капитального ремонта трех транспортных объектов на Северо-Восточном шоссе в Саранске - двух путепроводов через железную дорогу и моста через реку Инсар.

"Причина задержки – в объективных условиях. Два моста уже практически завершены. А вот с третьим мостом в этом году завершить работы не получится, потому что путепровод расположен над железнодорожными путями. Там есть возможность работать только тогда, когда РЖД дают "окно" – один-два часа в день. Это задержит ввод в эксплуатацию этого моста и открытие всего участка дороги в целом до весны 2020 года", - объяснил Волков.

Он сообщил, что мост будет готов до того, как сойдет последний снег в марте, асфальт можно будет укладывать с приходом сухой благоприятной погоды в апреле 2020 года.

"Поставлена задача завершить все работы и открыть движение к 9 мая 2020 года", - подчеркнул глава Мордовии.

<https://ria.ru/20191225/1562857465.html>

**КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2019.12.26; «НИКАКОГО ХИТРОГО ПЛАНА НЕ БЫЛО»; ВЛАДЕЛЕЦ ГРУППЫ «ДЕЛО» СЕРГЕЙ ШИШКАРЕВ О ПАРТНЕРАХ, КРЕДИТАХ И ОФЕРТАХ**

Месяц назад состоялась одна из самых ожидаемых и крупных сделок 2019 года — продажа «Трансконтейнера». Итоги аукциона стали сюрпризом для всего рынка: в борьбе со структурами Романа Абрамовича и Владимира Лисина контроль в компании за 60 млрд руб. получила группа «Дело». А почти сразу после этого столь же внезапно выяснилось, что 30% в ней самой покупает «Росатом». Как до недавних времен среднего масштаба группе удалось победить, зачем ей партнерство с госкорпорацией и что будет с «Трансконтейнером», в первом после сделки интервью "Ъ" рассказал владелец группы «Дело» Сергей Шишкарев.

— Когда вы начали переговоры с «Росатомом» о его вхождении в капитал УК «Дело»?

— За последний год, с начала февраля, я вел переговоры с пятью структурами. Про одну говорить не могу, потому что, наверное, не имею мандата. Были переговоры с АФК «Система», а также с DP World. Последние самые интенсивные: поездки в Дубай, встречи здесь. И я вел переговоры с «Росатомом». Они начались совершенно случайно: ко мне обратились с просьбой дать экспертную оценку концепции «Росатома» по созданию в течение пяти лет шиппинговой компании и контейнерной линии номер 15 в мире с использованием Севморпути (СМП). На мой взгляд, это маловероятно. Нельзя оперировать только СМП — должны быть универсальные маршруты перевозок. С этого момента и начался диалог.

— То есть концепция о выходе на позицию одного из ведущих морских перевозчиков у «Росатома» к тому моменту уже была в высокой степени готовности?

— Было такое желание, цели. Но то, какими путями они собирались их достигать, на мой взгляд, выглядело весьма проблематичным. Я сказал, что в предлагаемой концепции недостаточно использовать СМП и ледокольный флот: шиппинг принадлежит крупным судоходным компаниям, порты — стивидорам (нам в том числе). Все остальное — это годы, десятки лет работы.

И как раз, пока мы вели диалог, начались экспериментальные проводки по СМП. Они не были непосредственно связаны с ледокольным флотом, но на лихтеровозе «Севморпуть» мы отправили оборудование по маршруту «Петролеспорт» (Санкт-Петербург) — Восточная стивидорная компания (Находка), а с помощью контейнерной линии Maersk организовали перевозку контейнеров в обратном направлении. Все это состоялось и стало подтверждением того, что дальнейший диалог возможен.

— А при чем тут «Трансконтейнер»?

— История по «Трансконтейнеру» развивалась параллельно. «Трансконтейнер» активно обсуждался с DP World и АФК «Система».

— Чем закончились переговоры?

— Мы предоставили всю имеющуюся информацию, но, как всегда, цейтнот. А может быть, отсутствие глубинного знания компании. И одно и другое. Хотя с Владимиром Петровичем (Владимир Евтушенков, владелец АФК «Система». — “Ъ”) был интересный диалог, основанный на том, что они нас знают. Дочерняя компания АФК (агрохолдинг «Степь». — “Ъ”) — наш второй по величине клиент на КСК (зерновой терминал группы «Дело» на Черном море. — “Ъ”) после Cargill. Мало того, мы плодотворно взаимодействуем на рынке экспортной перевалки зерновых в Новороссийском транспортном узле. С точки зрения чисто деловых отношений, мне казалось, у нас очень хорошие предпосылки для того, чтобы правильно выстроить диалог.

— Почему же не сложилось партнерство по «Трансконтейнеру»?

— Была собрана большая команда на due diligence, но схема, которую мне предложили, оказалась неприемлемой.

— А они именно с прицелом на «Трансконтейнер» приходили?

— Интересны были оба актива.

— «Система» хотела зайти на миноритарную долю?

— Да.

— О чем шли переговоры с DP World?

— Там история еще интереснее. Они продвинулись дальше всего с учетом нашего опыта взаимодействия по несостоявшемуся приобретению DPW 49-процентной доли в контейнерном терминале НУТЭП в 2016 году.

— Кстати, а почему все-таки та сделка сорвалась?

— Срок давности прошел, и я могу сказать почему. Мы ведь потратили почти год, и на финальных переговорах с султаном Ахмедом Бин Сулайемом (глава DP World. — “Ъ”) стало понятно, что DPW намерен получить консолидацию и контроль в терминале. Мне было непонятно, почему процесс тормозится, ведь мы пошли навстречу по многим условиям. Ахмед Бин Сулайем заявил, что DPW планирует приобрести 49% доли НУТЭП по мультипликатору шесть (EBITDA. — “Ъ”). До этого у нас были совершенно другие договоренности. DPW сослался на опыт сделок НМТП, а наши доводы о том, что будущий партнер приобретает растущий бизнес, терминал, который с каждым годом будет давать больше и больше, приняты не были. По сути, я оказался прав. Но тогда развернулся, встал и ушел.

— Что пошло не так с «Трансконтейнером»?

— В новой итерации переговоров схема была очень интересная. Они предлагали не банковское финансирование, а кредит под залог будущей доли. Причем через два года доля должна была составить не 25%, как того требовали условия аукциона, а 49%. Сделка не состоялась по банальным причинам: не сошлись в оценке. Дополнительно в планах иностранных партнеров было получить через некоторое время контроль в компании «Дело». Для меня это было неприемлемо не только по соображениям патриотизма, но и в связи с нормами действующего законодательства.

— Как все эти переговоры соотносились между собой и в какой момент появился «Росатом»?

— Все эти процессы шли параллельно. Как говорил ранее, переговоры с «Росатомом» велись с февраля. Но это в каком-то смысле и хорошо, поскольку due diligence, привлечение аудиторов позволили детально изучить компанию, что не оставило госкорпорации сомнений при принятии решения.

— С какой из структур «Росатома» вы реально взаимодействуете?

— Основная часть переговоров велась с первым заместителем гендиректора Кириллом Комаровым. «Атомэнергопром» стал нашей входной структурой. Если уместно, могу исключительно комплементарно выразиться в его адрес с точки зрения экономических знаний и быстроты погружения в предмет, восприятия материала. Все несложно объяснить, донести, при любых презентациях вопросы по существу. Я слышу, что меня понимают, что мои идеи интересны, что предлагаемые синергии, альтернативы и грандиозные схемы, которые мы затеяли, находят отклик.

— Каковы условия ваших договоренностей с «Росатомом»?

— Самые простые. «Росатом» приобрел 30% и стал миноритарным акционером.

С «Росатомом» строятся нормальные акционерные отношения с соответствующим 30% набором прав и полномочий.

Предусмотрено вхождение одного-двух человек в управляющие органы УК «Дело» и ключевых активов. Я — за прозрачность, за то, чтобы не было скелетов в шкафу.

— «Росатом» купил долю за деньги?

— Исключительно за деньги.

— Не было ли у вас проблем с согласованием заявки на «Трансконтейнер» или претензий со стороны правительства после аукциона? Ведь по правилам вы прошли на грани: 30% в капитале у госкомпании, планируется создание морского контейнерного перевозчика, что было запрещено.

— Сделки были последовательными, но даже с точки зрения аукционной документации ничего не нарушено. «Росатом» сегодня не является в классическом понимании морским контейнерным перевозчиком. Это наложение двух процессов. Выглядит иначе?

— Поверить в такое совпадение сложнее, чем в хитрый план.

— Нет, никакого хитрого плана не было. По сути, мы договорились об условиях вхождения «Росатома» в группу еще в середине октября. Потом шли корпоративные процедуры «Росатома», а параллельно — процесс по «Трансконтейнеру», который мы двигать не могли, равно как и подстраивать что-то под него. Договоренность с «Росатомом» была достигнута, и сделка была бы заключена вне зависимости от результатов аукциона по приобретению доли в «Трансконтейнере».

— Между тем еще и срок наступления обязательств по кредиту, взятому группой в Сбербанке, совпадает с окончанием моратория на продажу доли ОАО РЖД в «Трансконтейнере».

— У нас заключен кредитный договор сроком на семь лет.

— Сформулирую иначе: собираетесь ли вы по истечении моратория по «Трансконтейнеру» продавать его?

— А, вот о чем речь... Однозначно нет. Мы покупали «Трансконтейнер» для себя, чтобы усилить группу и создать национального транспортного чемпиона. Мораторий на перепродажу «Трансконтейнера» — обстоятельство, не лимитирующее нас, а обязывающее через два года сделать группу наиболее устойчивой, вернуть максимальное количество денег по кредиту и с уверенностью смотреть в будущее.

— После аукциона вы говорили, что хотели бы сохранить ВТБ среди акционеров (24,84%). Переговоры на эту тему продвинулись?

— Не продвинулись, я планирую в ближайшие дни, до Нового года, задать этот вопрос. Моя заинтересованность в том, чтобы сохранить ВТБ как акционера. Этому есть две причины. Первая — уменьшить кредитную нагрузку. Вторая — в том, что ВТБ есть и остается нашим интересным переговорным партнером по зерновому бизнесу. У нас есть что обсудить. Например, взаимоотношения в перевалке зерна на юге России. КСК —

третий по объемам независимый зерновой терминал, заканчиваем год достаточно неплохо.

— По КСК шли переговоры с SOFCO, почему прекратились?

— Они попросили заморозить переговоры на год. Прошло полгода. Официальная причина, которую я получил в объяснении от президента SOFCO, такая. SOFCO International является компанией с участием в том числе и международных финансовых институтов, сделка по вхождению в КСК заблокирована одним из частных инвестфондов. Еще есть группа Salic, Саудовская Аравия. Мы встречались с ними во время визита в эту страну президента, уже обменялись рабочими визитами. У них амбиции — отгрузка около 2,5 млн тонн на Саудовскую Аравию, хотят развивать совместный бизнес по экспорту зерна в России.

— Им разрешат купить КСК?

— В данном случае мы же говорим о 25%.

— То есть это миноритарная доля плюс гарантии объемов?

— Да, как и в случае с SOFCO.

— Есть еще интересные?

— В нынешних рыночных условиях интерес к приобретению доли в терминале высокий.

— Возвращаясь к оферте по «Трансконтейнеру», уже понятно, что «Енисей Капитал» Романа Абрамовича и Александра Абрамова (24,74%) ее примет?

— Мы идем по процедуре.

— Вы с ними уже общались?

— Формально нет. Официальная оферта должна быть подана в январе, после этого у акционера будет 70 дней на ее принятие. Но когда я говорю, что ВТБ мог бы остаться акционером группы, то же касается и «Енисей Капитала». Если они хотят развивать вместе с нами компанию, почему бы не поискать дополнительную синергию при выходе на новые рынки или по сотрудничеству на Дальнем Востоке. Пока инициатив нет.

— Какой объем кредитов вы привлекли на выкуп пакета «Трансконтейнера» и обязательную оферту?

— Лимит со Сбербанком у нас 120 млрд руб.

— Это единственный источник кредитования?

— Нет, у нас есть кредиты на группе, связанные со строительством, с модернизацией производств. Но самый большой — кредит Сбербанка. Мы эту нагрузку оценивали в том числе по отношению к выручке, EBITDA и возможной прибыли «Трансконтейнера» и считаем ее вполне комфортной и подъемной. Плюс ожидаем синергии от объединения активов.

— За какой срок вы планируете окупить вложения в приобретение «Трансконтейнера»?

— Максимум за семь лет, но целевая модель — за пять.

— Как планируете развивать компанию?

— Вообще, мы планируем сделать группу интерфейсом транспортных услуг РФ. Не больше не меньше. Хотим, чтобы в любой точке мира любой грузоотправитель и грузополучатель, в первую очередь речь идет о контейнерах, через одно окно получил возможность услуги по доставке из точки А в точку В в масштабах земного шара. У нас есть отношения с ведущими контейнерными линиями, есть свой мини-интерфейс в лице «Рускона», который уже делает нечто подобное, появляется «Трансконтейнер» с их программой iSales, которая делает то же самое.

Нужно максимально быстро через стратегическую группу, которую я сейчас создаю, объединить все эти ресурсы, чтобы, понимая, что нужно доехать из Абу-Даби в Мурманск, и нажав на кнопку компьютера, клиент получал услугу за определенный срок и определенные деньги. Я очень хочу, чтобы через сеть наших торговых представительств за рубежом мы могли выступать как своеобразный провайдер разных транспортно-логистических возможностей РФ, включая и СМП, и транзитные переходы, и южный маршрут.

— Придется ли для этого менять стратегию «Трансконтейнера»?

— Мы изучаем вопрос. На днях Вячеслав Сараев (гендиректор «Трансконтейнера»). — «Б») рассказывал, что «идут мозговые штурмы». Нам очень важно: а) не навредить; б)

добавить стратегию развития ГК «Дело», включая Global Ports. Причем не перемешать все это, а аккуратно добавить элементы, которых не хватает, чтобы модель передвижения товаров по территории РФ была предоставлена клиенту.

— При вхождении в Global Ports у вас были серьезные ограничивающие условия, связанные с присутствием в капитале структур датской Maersk APM Terminals (APMT). Повлияло ли появление «Росатома» в «Деле» на отношения акционеров внутри Global Ports? Как ко всему этому относится Maersk?

— 6 декабря Global Ports провел совет директоров. АРМТ высказал положительные отзывы и поддержал происходящие изменения. Maersk собирался создавать внутреннего железнодорожного оператора в России. Теперь это уже, наверное, маловероятно. Конфликта интересов не вижу. Никаких объяснений на этот счет во всяком случае не потребовалось. С точки зрения глобальной политики «Росатом», наверное, бурного восторга там ни у кого не вызывает. Но, с другой стороны, это несанкционная компания, она работает на мировых рынках, лидер в своей отрасли, строит атомные станции по всему миру и занимается продвижением новейших технологий не только в ядерной энергетике. Пока наши партнеры из Дании на этот счет никакого скептицизма, неуверенности и сомнений не высказывали. Ни в письменной, ни в устной форме.

— Из глобальных контейнерных линий Maersk единственная, кто поддерживает плотные отношения с «Росатомом» и «Атомфлотом».

— Мало того, успешно развивает.

— Вы имеете в виду использование Севморпути?

— Да. Но Maersk — очень перспективная и интересная для нас компания, для «Росатома» в том числе и с другой точки зрения. Она впереди планеты всей с точки зрения низкосернистого топлива, строительства двигателей и перехода к 2030 году фактически на экологически чистый флот.

На 16 января намечено совещание у замминистра транспорта Юрия Цветкова, где одним из пунктов стоит СМП и создание двигателей на низкосернистом топливе. Maersk готова переходить на метанол — даже в ущерб собственной экономике. Поставить фидерное судно на небольшом плече на Балтике, которое работало бы в убыток, но потихонечку обкатывало метанольную тему. «Росатом» это крайне заинтересовало. Потому что метанол — это очень интересное направление, оно связано с глубокой переработкой газа и переходом на более экологичные виды топлива.

Здесь, как ни странно, через нас происходит если не объединение, то интересные наброски возможного будущего сотрудничества для создания экологически чистого флота. А так как Maersk — номер один в мире, амбиции к 2030 году перевести весь флот на низкосернистое топливо, да еще и посотрудничать с российскими нефтегазовыми компаниями, мне кажутся очень интересной, красивой, перспективной темой.

— Есть какие-то конкретные проекты?

— Мы думаем о двух. Проект одного из моих партнеров, не могу его называть, который хочет построить завод с выходом около 2 млн тонн метанола в Усть-Луге (в 2018–2019 годах заявлялись сходные проекты группы «Сафмар», Балтийской газохимической компании и «Русхимкома» Виталия Южилина. — “Ъ”). И мы скромно со своими южными амбициями хотим посмотреть, не стоит ли что-то подобное построить в Краснодарском крае, чтобы посмотреть, нельзя ли использовать это топливо, на которое рано или поздно в соответствии со стандартами ИМО мы перейдем. В этом плане Maersk и «Росатом» — наши союзники. Здесь можно говорить в будущем только о плотном сотрудничестве, а не о подписании каких-то меморандумов.

— Почему «Росатом» заинтересован в метаноле?

— Это важно в разрезе того, что многие компании скептически относятся к СМП с экологической точки зрения в плане сохранения Арктики.

— Возвращаясь к Global Ports, ранее была концепция возможного обмена акциями с «Делом» для объединения активов. Она ушла в прошлое?

— Нет, просто тема «Трансконтейнера» ее пока затмила. Невозможно заниматься и тем и другим. Мы видим синергию от объединения с «Трансконтейнером». Тема обмена

акциями актуальна, сохраняется. Но пока история с Global Ports отошла на второй план, не до нее сейчас.

Надо деструктурировать все, что запланировали, по «Трансконтейнеру». Акции переписаны, часть из них оплачена, по оферте, как я уже сказал, либо будем опережать, либо вести переговоры, либо действовать в соответствии с законодательством. А в перспективе, возможно, будет тема с Maersk.

— А кто будет руководить всем этим разросшимся бизнесом?

— Я пока еще не сформировал пул руководителей. До Нового года будут кандидаты, в январе появится управленческая команда, но имена не можем пока раскрыть, так как ведутся переговоры.

— В чем именно состоит концепция создания глобального транспортно-логистического блока? Как ваши планы коррелируют с планами «Росатома»?

— Они серьезно коррелируют. С «Росатомом» мы договорились о трех принципиальных вещах. Первое: мы как транспортно-логистический оператор возьмем в логистическую обработку все грузы, которые они сегодня доставляют для строительства собственных атомных станций. Речь идет не о ядерном топливе, а о строительных материалах, негабаритных грузах. Все это стоит больших денег, потому что они вынуждены это делать. Мы готовы предложить эффективные логистические решения.

Вторая часть связана с развитием СМП. И здесь нет никакого противоречия с грузопотоком 80 млн тонн, который планировал «Росатом» к 2024 году, а я бы говорил о большем объеме, потому что только в этом году уже есть 25 млн тонн.

Мы не претендуем на вывоз углеводородов, энергетических групп товаров с «Ямала СПГ» и других проектов НОВАТЭКа. Речь идет о снабжении Крайнего Севера, а также о том, чтобы в летнюю навигацию обеспечить движение товара с востока на запад, а главное, с запада на восток. Как только мы убедим клиента повезти товары из Гамбурга и Гданьска в направлении Дальнего Востока по СМП, случится революция. Я даю на нее два-три года.

Когда загрузка появится хотя бы в летнюю навигацию в двух направлениях, возникнет совершенно другая экономика. Здесь должны сойтись две принципиально важные вещи. Это транзит с востока на запад и с запада на восток по территории РФ, то есть «Трансконтейнер». И северный маршрут. Как только у клиента сформируется четкая взаимозаменяемая альтернатива СМП и центрального пути с «Трансконтейнером», да еще мы научимся подбирать маршрут по стоимости в зависимости от скорости, все запустится.

— Но ведь экономика морских и железнодорожных перевозок совершенно разная.

— Разная. Но мы должны научиться взаимно дотировать перевозки, создавая общую экономику, делая их универсальными. Чтобы клиенту было все равно, как контейнер едет в случае установленной цены, срока и сохранности. Да, я говорю о немного футуристических вещах. Но это наша цель, наш план, мы собираемся это сделать. И только позже, через три-пять лет, на это нанижется перевозка грузов по СМП в зимнее время. Со своими параметрами движения и при наличии ледокольного флота, который «Росатом» построит.

— Не опасаетесь ли, что южный, суэцкий маршрут вас все равно задавит, в том числе расценками?

— Наше главное преимущество — скорость. Перевозка за 20 и за 40 дней — это принципиально разная цена. А на первом этапе у нас же еще есть и южные ворота — Новороссийск.

Наши амбиции с «Росатомом» совпадают в том, что мы берем курс на поэтапное строительство собственного контейнерного флота. Он начнет работать на малых плечах, прежде всего на Дальнем Востоке, это Корея, Япония, может быть, восточный Китай. И это юг России, Черноморско-Средиземноморский бассейн. И самое сложное, небольшие фидерные перевозки на Балтике. Здесь интеграция в общую логистическую цепочку тоже возможна.

— О покупке каких судов в каких количествах и за какую цену идет речь?

— Для начала это фидеры не более 3 тыс., возможно, с 1,5–2 тыс. TEU. Как только сформируем общую структуру управления, сразу приступим. Думаю, уже к лету 2020 года

появится программа развития в этом направлении, которая, безусловно, будет согласована с «Росатомом».

— Вы пояснили, зачем вам «Росатом». А зачем «Росатому» «Дело»?

— Чтобы заниматься перевозками его собственных грузов, чтобы обеспечивать перевозки по СМП, не только наращивая вывоз углеводородов, но и развивая совершенно иную парадигму, в том числе через контейнерное движение. «Росатом» в это верит. Ну и, наконец, мы хотим с ним заниматься цифровизацией, образованием, подготовкой новых кадров с новым логистическим мышлением в масштабах РФ.

— Есть ли у вас интерес к FESCO?

— Есть, и очень большой.

— И как вы его планируете реализовывать? Где взять столько денег?

— Сейчас работаем над этим. Буду говорить с «Росатомом» и, может быть, искать схему, формулу, которая позволит выйти на предложение.

В наш нынешний набор активов FESCO ложится идеально. Другое дело, что встает уже вопрос антимонопольного регулирования.

Наверное, не так просто будет получить разрешение. Но, может быть, мы с кем-то скооперируемся, например с одним из международных транспортных агентов.

— Планируете ли выходить из каких-то активов?

— Только из непрофильных. За время существования группы «Дело» я много чего социально-бытового настроил. Есть понимание, что нужно концентрироваться на профильном бизнесе.

— Вы имеете в виду в первую очередь недвижимость и землю?

— Недвижимость, земля и те бизнесы, которые находятся за периметром УК «Дело». Были разные походы. И в IT, и в кибербезопасность, и даже в производство сыра.

— Все продадите? Сыра не будет?

— Сыр будет, но его будут делать те, кто в этом лучше разбирается. Хотя любимыми темами продолжу заниматься, например гандболом. Впереди Олимпийские игры. Девчонки взяли бронзовые медали на чемпионате мира, чему я безмерно рад. Но впереди очень сложный цикл. WADA, все эти темы, которые хорошо вам известны.

Это дело не бросаю. Сделал женский гандбольный клуб ЦСКА, мужской гандбольный клуб «Спартак», не бросаю краснодарскую «Кубань». Предполагаю большие изменения в Федерации гандбола после Олимпийских игр, нужно вливать новую кровь, привлечь более амбициозных, сосредоточенных на достижении результата молодых людей, бывших спортсменов, которые помогут эту непосильную ношу дальше нести. Но с точки социальной активности, увлечений это единственное, что у меня осталось.

— Еще три года назад вы говорили о зерновом бизнесе как о перспективном направлении развития, купили долю в «Мирогрупп», но уже продали ее. Этот бизнес теперь тоже считаете непрофильным?

— Да. С учетом приобретения ВТБ доли в «Мирогрупп Ресурсы», ситуация изменилась. Мы продолжаем развивать наше собственное зерновое стивидорное направление, находимся в диалоге с ключевыми клиентами, выстроены правильные коммуникации с конкурентным окружением. Снова идти в трейдинг зерновыми не планируем.

— Вы вышли из всех зерновых активов, кроме терминала КСК?

— Кроме КСК и непортовых терминалов — да. Не скрою, мы будем развивать собственный парк зерновозов, раз появились железнодорожные компетенции. Чтобы обеспечить крупных клиентов этим сервисом. Это может быть аренда, лизинг или покупка подвижного состава, мы в ближайшее время определимся. Но к новому сезону думаю, что все потребности своего терминала в подвижном составе закроем.

— Сколько вагонов вам нужно?

— Наверное, 4–4,5 тыс. У нас же растут производственные мощности, мы инвестируем в зерновой терминал. Через 1,5 года введем новый причал, на 7 млн тонн перевалки в год мы должны клиента мощности обеспечить.

— Вы говорите о возможности внутреннего субсидирования в группе между сухопутными и морскими перевозками. О каком объеме перевозок может идти речь?

— О десятках тысяч TEU. Конечно, это будут экспериментальные отправки. Но укрепляя одно направление, мы будем укреплять и другое. Эксперимент ко многому обязывает, права на ошибку нет. Будем объявлять всеобщую мобилизацию и доказывать себе и клиентам, что это возможно и реально.

Хочется же сделать на шестом десятке что-нибудь грандиозное. Сейчас буду встречаться с Александром Потаповым (гендиректор Уралвагонзавода.— “Ъ”) на предмет производства большой партии рефрижераторных контейнеров. Они хотят строить, пока просто физически времени не хватает все закончить. Люди в целом предлагают небанальные идеи для наполнения нашего бизнеса. И действительно, в сложившемся «золотом треугольнике» с тремя бассейнами мы можем почти все. Даже о «последней миле» начинаем думать. Увеличивать парк автомобилей, конкурировать с доставкой до дверей.

— Какой-то автопарк уже есть?

— У «Трансконтейнера» почти 500 грузовиков и у нас 200 своих автовозов. Это еще одна большая тема. Я всегда говорил: транспорт даст работу всем.

— Вы активно работали в госкомиссии по Арктике, но в тот момент, когда внимания к региону особо не было. Потом ушли, и теперь Арктика стала одной из главных тем, для вашего бизнеса в том числе. Планируете возвращаться в комиссию?

— Да, планирую. Мне кажется, сейчас это очень уместно.

<https://www.kommersant.ru/doc/4207416>

## **КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2019.12.26; АВТОДИЛЕРЫ ВЫДАДУТ НОМЕР; ПОДПИСАНО ПОСТАНОВЛЕНИЕ О РЕГИСТРАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ПРЯМО В АВТОСАЛОНАХ**

С 1 января граждане смогут зарегистрировать новый автомобиль прямо в автосалоне — без посещения ГИБДД. Соответствующее постановление, как выяснил “Ъ”, подписал премьер Дмитрий Медведев. Документ вступит в силу одновременно с законом «О государственной регистрации транспортных средств». Новую услугу клиентам смогут предоставить не все автодилеры, а только включенные в полицейский реестр «специализированные организации», имеющие специально обученных для осмотра машин сотрудников.

“Ъ” удалось ознакомиться с текстом постановления правительства №1764 от 21 декабря 2019 года «О государственной регистрации транспортных средства в регистрационных подразделениях ГИБДД». В аппарате Белого дома “Ъ” подтвердили, что документ подписан премьером Дмитрием Медведевым. Постановление вступит в силу 1 января 2020 года с принятым еще в 2018 году законом «О государственной регистрации транспортных средств».

Основное нововведение — возможность получить свидетельство о регистрации (СТС) и государственные регистрационные знаки (ГРЗ) на новый автомобиль прямо в автосалоне. Услугу смогут предоставлять гражданам компании, получившие статус специализированной организации и включенные в государственный реестр МВД (он будет опубликован на сайте ГИБДД). Осматривать транспортные средства и проверять документы у владельца машины будет ответственный сотрудник автосалона. Вся информация с результатами осмотра компания передаст в подразделение (документы нужно будет хранить три года) через портал госуслуг. ГИБДД проверит сведения и примет решение о допуске автомобиля к движению. Сотрудник автосалона сможет получить в подразделении СТС и номера для передачи автовладельцу. Предельная стоимость этой услуги составит 500 руб., тарифы ограничены приказом ФАС от 12 апреля №448/19.

Важные изменения касаются номеров. Вводятся два новых понятия: государственный регистрационный номер (ГРН, состоит из сочетаний букв и цифр) и государственный регистрационный знак (ГРЗ, железная пластина, на которой печатается ГРН).

Впервые водится привязка кода региона в номере к месту регистрации владельца.

К примеру, жители Республики Коми и Севастополя смогут получить номера с кодом 11 и 92 соответственно независимо от того, где регистрируют машину. Причем если гражданин

обратится в подразделение по региону регистрации, у него будет выбор: получить знак по стандартной процедуре (как сегодня) или напечатать в фирме, имеющей статус изготовителя номеров (для них создадут отдельный реестр). При обращении в подразделение «неродного» региона, например когда москвич регистрирует автомобиль во Владивостоке, напечатать ГРЗ можно будет только у частника. При продаже автомобиля номер можно сохранить за собой в течение года (для установки на другую машину), по окончании этого срока ГРН переходит в резерв. Номера типа «Транзит» остаются для случаев, когда машина снимается с учета в РФ и уезжает за пределы страны в связи с продажей иностранному гражданину и юрлицу.

Вводится также запрет на регистрацию транспортных средств на лиц младше 16 лет. Нередко граждане регистрируют машины на несовершеннолетних детей, поскольку тех нельзя привлечь к ответственности как собственников ТС (при получении штрафа с камеры). С шести месяцев до одного года увеличивается срок, в течение которого можно зарегистрировать в ГИБДД автомобиль, временно ввезенный в РФ из другого государства. Вводится также особый порядок регистрации заводских прототипов новых моделей, которые проходят испытания на дорогах общего пользования перед выходом на российский рынок.

Подробности процедур запишут в регламенте МВД (будет закреплён ведомственным приказом), который находится на регистрации в Минюсте, он также вступает в силу с 1 января. В этот же день вступят ещё пять приказов МВД и ещё четыре постановления правительства, на которые ссылается новый закон. В документах подробно описаны порядок изготовления ГРЗ, требования к дополнительной маркировке, требования к сотрудникам автосалонов, которые будут осматривать машины, порядок включения автодилеров и изготовителей номеров в реестр МВД и другие нюансы.

«Дилеры пока не получали разъяснений по поводу проведения процедуры регистрации автомобилей,— заявил “Ъ” гендиректор группы компаний “Автоспеццентр” Денис Петрунин.— Можно предположить, что вступление закона в силу будет отложено, на организацию технических и бизнес-процессов дилерам потребуется определенное время. Мы ещё не получали статус специализированной организации, но, когда процедура получения данного статуса станет ясна, мы, конечно, рассмотрим вариант организации сервиса в наших дилерских центрах». «В настоящий момент правовая и техническая базы не до конца готовы,— добавляет операционный директор АГ “Авилон” Александр Никонов.— Однако мы принимаем участие в ряде пилотных проектов. Мы начнем участвовать в процедуре регистрации нового автомобиля, как только появится такая возможность».

<https://www.kommersant.ru/doc/4207448>

## **КОММЕРСАНТЪ; 2019.12.26; ПОДПИСАН ПРИКАЗ О ЗАКРЫТИИ ДВИЖЕНИЯ НА УЧАСТКЕ ГОРНОЗАВОДСКОГО НАПРАВЛЕНИЯ В ПЕРМИ**

**Минтранс** РФ вчера подписал приказ о закрытии железнодорожного движения на участке Горнозаводского направления между станциями Пермь II и Пермь I. Об этом сегодня на пресс-конференции объявили представители **Минтранса** Пермского края. Приказ должен вступить в действие через две недели, то есть уже в январе 2020 года. Однако в краевом **минтрансе** пока не уточняют, когда прекратится движение по участку. Точная дата закрытия будет известна завтра, заявил министр транспорта края Николай Уханов.

Как сообщил “Ъ-Прикамье” ранее, движение может сохраниться как минимум до весны следующего года. Это связано с низкой пропускной способностью путей на дамбе Камской ГЭС, которая, в случае прекращения движения, может не справиться с возросшим трафиком. Для ее увеличения требуется перекладка пути полотна непосредственно на самой плотине, где предполагается проложить бесстыковые рельсы. Работы намечены на май-июнь.

Господин Уханов уточнил, что предполагается заменить 8 километров дороги, средства на эти работы заложены в инвестпрограмме РЖД. Он также добавил, что власти провели два

исследования дамбы Камской ГЭС, они подтвердили, что в ближайший год объект выдержит нагрузку железнодорожных потоков.

Идея переформатировать движение на участке между вокзалами Пермь I и Пермь II появилась в 2017 году. Руководство Прикамья планирует приобрести имущество РЖД — 8 км железнодорожных путей и организовать вдоль Камы движение скоростного трамвая. На эти цели в бюджетах Пермского края и краевой столицы запланировано около 3 млрд руб.

Перераспределить транспортные потоки планируется через Северный железнодорожный обход. Одним из его ключевых объектов станет новый мост через Каму, который расширит пропускную способность существующих путей через Камскую ГЭС. Сначала руководство края и РЖД планировали разместить мост в районе Пальников. Стоимость проекта оценивалась в 40 млрд руб. В связи с высокой стоимостью от реализации этого проекта отказались и сделали выбор в пользу более экономичного варианта — строительства моста в районе КамГЭС.

<https://www.kommersant.ru/doc/4207145>

## **RNS; 2019.12.25; ТУРОПЕРАТОР НАЗВАЛ ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЛЯ ЗАПУСКА ПОЕЗДОВ В КРЫМ**

Крым в первую очередь нуждается в прямом железнодорожном сообщении с Краснодаром, заявил изданию Nation News директор турфирмы «СНП-Крым» Иван Коваленко, говоря о приоритетных направлениях для запуска поездов на полуостров.

«Однозначно нужно прямое железнодорожное сообщение с Краснодаром. Это ключевой город, откуда к нам едут не только жители Краснодарского края, но и из других близлежащих городов. Это было бы очень выгодно и самим крымчанам, поскольку из Краснодара летают самолеты во многие страны. Сейчас для нас это ближайший международный аэропорт», — сказал он.

Коваленко также предложил запустить в Крым прямые поезда из Екатеринбурга и Челябинска, из Нижнего Новгорода через Волгоград и из Казани. Сейчас многие жители перечисленных регионов приезжают на полуостров на автобусах.

<https://rns.online/transport/Turoperator-nazval-prioritetnie-napravleniya-dlya-zapuska-poezdov-v-Krim-2019-12-25/>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/7419067>

## **ТАСС; 2019.12.25; РЖД ОЦЕНИЛИ СТРОИТЕЛЬСТВО ОБХОДА ГОРНОГО УЧАСТКА В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ В 130 МЛРД РУБЛЕЙ**

Строительство обхода горного перевала на юге Байкала для повышения пропускной способности Транссибирской железнодорожной магистрали обойдется примерно в 130 млрд рублей. Об этом в среду сообщил журналистам начальник Восточно-Сибирской железной дороги (ВСЖД, филиал ОАО "РЖД") Василий Фролов.

Сейчас участок Транссиба Большой Луг - Слюдянка (Иркутская область) протяженностью 82 км проходит по горной местности, поезда преодолевают его только при помощи подталкивающих локомотивов. Сложный рельеф не позволяет ускорить прохождение составов по участку. ВСЖД подготовила экономическую оценку вариантов строительства обхода.

"Предварительные расчеты уже проведены и предпроектные работы сделаны. Заказчиком выступали мы, исполнителем - институт "Иркутскжелдорпроект". Мы просчитали несколько вариантов обхода горно-перевального участка и направили свою заявку в компанию "Российские железные дороги", где все пока находится в стадии оценки для того, чтобы этот проект был встроен в перспективу развития Восточного полигона. Это строительство оценивается в 130 млрд рублей, но окончательного решения в части включить в план реализации мы пока не достигли", - сказал Фролов.

По его словам, было рассмотрено три основных варианта строительства обхода горного перевала. Наиболее приемлемый - от поселка Мегет под Иркутском через пойму реки

Иркут и Тункинскую долину с выходом на станцию Слюдянка-2.

Транссибирская железнодорожная магистраль соединяет Москву с крупнейшими сибирскими и дальневосточными городами. Ее длина составляет почти 9,3 тыс. км.

<https://tass.ru/sibir-news/7419869>

## **ТАСС; 2019.12.25; "РЖД ЛОГИСТИКА" ОРГАНИЗОВАЛА ПЕРВУЮ ОТПРАВКУ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ СОИ В КИТАЙ Ж/Д ТРАНСПОРТОМ**

АО "РЖД Логистика" (дочерняя компания ОАО "РЖД"), в рамках специализированного сервиса "Агрэкспресс", организовало первую отправку отечественной сои из европейской части России в Китай по железной дороге, следует из сообщения компании.

Клиентом перевозки выступил крупнейший продовольственный холдинг КНР SOFCO Group, уточняется в сообщении.

Партия пищевых соевых бобов весом 250 т (произведенная ГК "Русагро"), погруженная в десять 20-футовых контейнеров, отправилась со станции Анисовка (Саратовская область) и до пункта назначения - китайской станции Алашанькоу (Синьцзян-Уйгурский автономный район) - проследует через территорию Казахстана. Планируется, что общее время доставки составит около семи суток.

Организацией перевозки занимался саратовский филиал "РЖД Логистики", который обеспечил клиенту комплекс транспортно-логистических услуг, включающий обслуживание на "первой миле", разработку технологии погрузки, терминальную обработку, предоставление платформ и контейнеров, а также оплату железнодорожного тарифа по территории России и Казахстана.

<https://tass.ru/ekonomika/7421505>

## **ТАСС; 2019.12.25; ЭЛЕКТРОПОЕЗД "ЛАСТОЧКА" ВЫЙДЕТ НА МАРШРУТ ЕКАТЕРИНБУРГ-КУРГАН В АПРЕЛЕ 2020 ГОДА**

Скоростной комфортный электропоезд "Ласточка" начнет курсировать между Екатеринбургом и Курганом с апреля 2020 года. Об этом в среду на пресс-конференции в уральском региональном информационном центре ТАСС сообщил начальник Уральского филиала АО "Федеральная пассажирская компания" Алексей Балашков.

"Ласточка" - подвижной состав нового поколения. В вагонах - кондиционеры, розетки для подзарядки мобильных устройств, площадки для размещения крупногабаритного багажа, биотуалеты.

"Следующая "Ласточка" встанет на маршрут до Кургана. Ее поставка прогнозируется в первом квартале 2020 года. А начало движение по маршруту - ориентировочно в апреле", - сказал Балашков.

На сегодняшний день два состава "Ласточек" курсируют по маршруту Екатеринбург-Пермь и Екатеринбург-Тюмень. Указанные рейсы электропоезд выполняет с 9 декабря 2019 года.

<https://tass.ru/ekonomika/7421413>

## **ТАСС; 2019.12.25; ТЕХНОПАРК "КВАНТОРИУМ" ОТКРЫЛИ НА БАЗЕ ДЕТСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В ЮЖНО-САХАЛИНСКЕ**

Технопарк "Кванториум" открылся в среду в Южно-Сахалинске на базе детской железной дороги. В нем смогут заниматься школьники всех учебных заведений города, мечтающие в будущем связать свою профессиональную жизнь с железной дорогой, сообщает корреспондент ТАСС с церемонии открытия.

"Запускаться в работу мы планируем с января 2020 года, сейчас технопарк оборудован только на 20%", - рассказал журналистам руководитель Дальневосточной детской железной дороги Южно-Сахалинска Павел Юдаев. По его словам, в технопарк, куда записались уже 230 детей можно будем заниматься по пяти направлениям: промышленный дизайн, VR/AR-квантум, IT-квантум, геоквантум и хайтек-цех.

"Мне всегда нравились поезда. У меня дома есть своя железная дорога, по которой едет маленький поезд, который я собрал сам. Здесь я смогу научиться всему, чтобы потом

попасть в университет, а затем работать в РЖД. Это моя мечта", - поделился с ТАСС один из будущих учеников технопарка Владислав Ким.

Технопарк на базе детской железной дороги стал третьим "Кванториум" в Южно-Сахалинске, но только в нем дети смогут получать теоретические и практические знания, которые в дальнейшем помогут им при обучении в железнодорожных вузах. Первый в Сахалинской области технопарк открыли 1 марта 2018 года. Второй "Кванториум" открылся в областном центре на прошлой неделе на базе гимназии № 3.

Дальневосточная детская железная дорога города Южно-Сахалинска ведет свою историю с 1954 года. Она расположена на территории Городского парка культуры и отдыха имени Ю. Гагарина. Всего в России существует только 25 детских железных дорог. Только две из них расположены на Дальнем Востоке. Помимо Сахалинской области, в ДФО детскую железную дорогу имеет только Хабаровский край.

Нацпроект "Образование" охватит период с 2019 до 2024 года. Его общий бюджет по стране составит 784,5 млрд рублей. Планируется, что в результате реализации проекта будет обеспечена глобальная конкурентоспособность российского образования, а также вхождение РФ в число десяти ведущих стран по качеству общего образования.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/7419609>

## **RNS; 2019.12.25; В РОССИИ ПРЕДЛОЖИЛИ СОЗДАТЬ ЕДИНУЮ ГОСУДАРСТВЕННУЮ ЛОЦМАНСКУЮ СЛУЖБУ**

Группа сенаторов внесла в Госдуму законопроект, которым предлагается возложить обязанность по организации лоцманской проводки судов в опасных для судоходства районах на органы государственной власти. Документ опубликован в электронной базе нижней палаты парламента.

«Проектом федерального закона является приведение в соответствие законодательства Российской Федерации в области мореплавания с Резолюцией А. 159 (ES.IV) Международной Морской Организации (ИМО), которая возлагает обязанность по организации лоцманской проводки судов в опасных для судоходства районах на органы государственной власти. В настоящее время в России это международное обязательство не отражено в национальном законодательстве, что не позволяет организовать эффективную систему лоцманского обслуживания во всех морских портах и обеспечить её государственный надзор и контроль», — говорится в пояснительной записке к проекту. Авторы документа отмечают, что появление в сфере обеспечения лоцманских проводок частных лоцманских компаний фактически разбалансировало и затормозило развитие всей системы лоцманского обеспечения в стране, вывело её из-под государственного контроля и, тем самым, нарушило международные обязательства России в сфере обеспечения безопасности мореплавания в своих портах.

«Единая государственная лоцманская служба позволит обеспечить необходимый уровень безопасности мореплавания во всех морских портах России, унифицирует вопросы профессиональной подготовки и контроля за квалификацией морских лоцманов», — указывается в пояснении.

Лоцманская проводка судов — часть комплексной системы обеспечения безопасности мореплавания в портах. Она включает в себя системы управления движением судов, государственный портовый контроль судов, системы судовых сообщений, регулирование движения судов, автоматические идентификационные системы, систему опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии, а также навигационно-гидрографическое обеспечение мореплавания.

<https://rns.online/transport/V-Rossii-predlozhili-sozdat-edinuyu-gosudarstvennyuyu-lotsmanskuyu-sluzhbu--2019-12-25/>

## **ТАСС; 2019.12.25; НА КАМЧАТКУ ПРИБЫЛИ ДВА СУДНА НА ВОЗДУШНОЙ ПОДУШКЕ ДЛЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК**

Два катера-амфибии на воздушной подушке проекта "Нептун 23" прибыли в Камчатский край для круглогодичной перевозки пассажиров в северных районах края, сообщает в среду **пресс-служба** правительства региона.

Проблема зимней навигации на севере Камчатки связана с замерзанием водоемов, что делает невозможным перевозку пассажиров судами. Из-за этого путь между населенными пунктами увеличивается, так как проходит по дорогам в объезд, а не напрямую.

"Сейчас катера-амфибии "Орлан" и "Беркут" проходят регистрационные процедуры, после чего к началу навигации по поручению губернатора Камчатского края будут доставлены в Пенжинский и Олюторский районы. Эти катера, как и "Нептун 15", который уже год отработал в Камчатском крае, заказаны в рамках государственной программы "Развитие транспортной системы Камчатского края" у ООО "Ховеркрафт" в Санкт-Петербурге", - говорится в сообщении.

Как пояснили ТАСС в **пресс-службе**, стоимость строительства каждого катера составляет 16 млн рублей. Таким образом, затраты краевого бюджета на два катера составили 32 млн рублей.

"Нептун 23" способен вместить до 20 пассажиров и 2,1 т груза, развивает скорость до 60 км/ч, может передвигаться по воде, льду и снегу. Один из катеров будет работать на переправе Тиличики - Корф, где уже несколько месяцев курсирует грузопассажирское судно "Камчатка". В отличие от баржи, "Нептун 23" сможет перевозить пассажиров из районного центра в аэропорт и в зимний период. Вторая амфибия будет отправлена в Пенжинский район.

<https://tass.ru/v-strane/7419983>

## **КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2019.12.26; «БАЗЭЛ АЭРО» ВЫРАЩИВАЕТ ХАБ В КРАСНОДАРЕ; ХОЛДИНГ К 2040 ГОДУ ВЛОЖИТ В АЭРОПОРТ БОЛЕЕ 40 МЛРД РУБ.**

Холдинг «Базэл Аэро» Олега Дерипаски планирует создать на базе аэропорта Краснодара крупнейший на юге России хаб. К 2040 году он вложит в аэропорт 40,8 млрд руб., пассажиропоток должен достигнуть 13,5 млн человек. Инвестиции в первый этап модернизации в 24,8 млрд руб. холдинг планирует окупить через 19 лет. Для реализации плана аэропорту необходимо привлечь авиакомпанию, которая станет базовой. Проект будет бороться за пассажиропоток с ростовским аэропортом Платов, входящим в «Аэропорты регионов» Виктора Вексельберга. Эксперты отмечают, что у Платова есть преимущества в виде уже построенного современного терминала и базовой авиакомпании «Азимут».

«Базэл Аэро» к 2040 году инвестирует в аэропорт Краснодара Пашковский 40,8 млрд руб., рассказали источники "Ъ" в холдинге. На первом этапе, рассчитанном до 2023 года, холдинг построит новый аэровокзал, грузовой терминал, пожарные депо, склады, котельные, административные здания и парковки, проведет инженерные сети. Здание аэровокзала площадью 70–75 тыс. кв. м оценивается в 11 млрд руб. Аэропорт войдет в пятерку российских региональных аэропортов по площади терминала, уступая только Новосибирску, Екатеринбург и Симферополю. Первый этап модернизации должен окупиться в течение 19 лет.

Федеральный и региональный бюджеты дополнительно вложат в проект около 14 млрд руб., из которых 4,6 млрд руб. пойдет на создание новых перронов и рулежных дорожек, 6 млрд руб. — на объекты аэронавигации. Правительство Краснодарского края выделит около 3,3 млрд руб. на автомобильную дорогу к новому терминалу. Таким образом, суммарные инвестиции в первый этап составят около 39 млрд руб.

По словам источников "Ъ", в холдинге рассчитывают, что к 2030 году пассажиропоток аэропорта вырастет до 9 млн человек с 4,2 млн пассажиров в 2018 году. Если аэропорту удастся достигнуть цели, с 2030 года начнется новый этап, который рассчитан до 2040 года. В расширение аэровокзала будет вложено еще 16 млрд руб., после чего его площадь

будет увеличена до 150 тыс. кв. м. Таким образом, только частные инвестиции в Пашковский оцениваются в 40,8 млрд руб.

Руководитель по взаимодействию с органами государственной власти «Базэл Аэро» Сергей Черномаз говорит, что пассажиропоток рос все предыдущие годы. «Сегодня стоимость перелетов у многих авиаперевозчиков сравнима со стоимостью путешествия железнодорожным транспортом, конкурирует со стоимостью путешествий на личных автомобилях. Одновременно с созданием нового транспортного хаба будут реализованы программы по развитию туризма», — отметил он, объясняя ожидания роста пассажиропотока.

Исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев считает, что Краснодар и близлежащие города не смогут сформировать столь масштабный спрос на перевозки. Для достижения пассажиропотока в 9 млн человек к 2030 году аэропорту необходимо привлекать внешний трафик, развивая трансферные перевозки. «В борьбу за роль южного регионального хаба первым включился ростовский Платов, который успел обзавестись не только современной инфраструктурой, но и базовой авиакомпанией, которой стал "Азимут"», — отмечает эксперт. В 2018 году пассажиропоток аэропорта Платов составил 3,2 млн человек — на 1 млн меньше, чем в аэропорту Краснодара.

Он напомнил, что «Аэрофлот» ранее заявлял о намерении создать в России несколько региональных баз, в том числе в Сочи. «Из Сочи можно развивать масштабную программу полетов, но трансферного потенциала аэропорт практически не имеет из-за тупикового географического расположения и неблагоприятных метеоусловий — частых туманов», — говорит господин Пантелеев.

<https://www.kommersant.ru/doc/4207425>

## **ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2019.12.26; ПОКУПАТЕЛИ НЕ ХОТЯТ БРАТЬ САМОЛЕТЫ SSJ100 БЕЗ ГАРАНТИЙ «РОСТЕХА»; ГОСКОРПОРАЦИЯ ОБЕЩАЛА ЧЕРЕЗ 12 ЛЕТ ВЫКУПИТЬ СУДА ЗА 40% ЦЕНЫ НОВЫХ**

В 2018 г. «Аэрофлот» подписал контракт с «Гражданскими самолетами Сухого» (ГСС) о поставке 100 SSJ100. Сейчас это единственный заказ на российский самолет. Но приобретать флот должен не сам «Аэрофлот», а лизинговые компании госбанков с последующей передачей судов авиакомпании в лизинг.

ГСС – «дочка» Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), которая, в свою очередь, принадлежит «Ростеху». В этом году ГСС должна была поставить «Аэрофлоту» первые 10 судов. Самолеты построены, но до сих пор ни один не передан авиакомпании.

Старт поставок затянулся потому, что госкорпорация «Ростех» долго согласовывала гарантию остаточной стоимости самолетов, рассказали «Ведомостям» два человека, близких к ОАК и к группе «Аэрофлот», и три человека, близких к лизинговым компаниям госбанков. Гарантия остаточной стоимости дает покупателю право через определенный срок (обычно 10–12 лет) продать самолет обратно производителю (или гаранту) за определенную часть стоимости нового. Это распространенный в мировой практике инструмент продвижения новой авиатехники.

Без гарантии остаточной стоимости банки отказываются финансировать покупку SSJ100, говорят трое собеседников. Нужна именно гарантия «Ростеха», так как гарантии производителя, ГСС, с учетом его тяжелого финансового состояния никому не нужны, добавляют два собеседника.

Решено, что гарантию остаточной стоимости даст ГСС под поручительство «Ростеха», рассказали «Ведомостям» представители госкорпорации и Минпромторга. Бюджетные средства в данной гарантии не предусмотрены, уточнил представитель министерства. Этот инструмент позволяет повысить рыночную привлекательность самолета, добавил представитель Минпромторга. Гарантия в данном случае даст возможность покупателям SSJ100 продать его через 12 лет (срок лизинга «Аэрофлоту») обратно за 40% от цены покупки, поясняют представители «Ростеха» и Минпромторга.

Цена SSJ100 не раскрывается. Сейчас один самолет стоит примерно \$33 млн, рассказали два человека, близких к лизинговым компаниям. Таким образом, вся заказанная

«Аэрофлотом» партия будет стоить около \$3,3 млрд, а «Ростех» даст гарантий выкупа примерно на \$1,3 млрд.

Ранее этот механизм при продажах SSJ100 применялся мало. Сама ОАК гарантировала выкуп по определенной цене первых 20 судов, которые «ВЭБ-лизинг» поставил «Аэрофлоту» в 2011–2014 гг., а также семи судов, которые ВЭБ поставил в 2016–2017 гг. ирландской CityJet, говорят человек, близкий к ОАК, и менеджер одной из лизинговых компаний.

Всего же ГСС в 2011–2018 гг. поставила 163 новых SSJ100, в том числе 50 – «Аэрофлоту». Крупнейшим покупателем SSJ100 с 2015 г. является Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК). Она заказала 44 самолета, в этом году поставит последние пять из этой партии. ГТЛК на покупку самолетов докапитализировалась из бюджета, поэтому ей гарантия не нужна, объясняют собеседники «Ведомостей».

Дела у программы SSJ100 в последние годы идут все хуже: иностранных заказов нет, наоборот, CityJet не только не стала брать остальные из заказанных 15 судов, но в этом году отказалась от эксплуатации и имеющихся семи из-за низкого налета. Мексиканская Interjet также не стала брать последние восемь из заказанных 30 лайнеров и ищет покупателя на находящиеся в парке 22 SSJ100. Все дело в том, что самолет очень мало летает из-за плохой системы поставки запчастей. Средний налет SSJ100 в России в 2018 г. составил всего 3,6 ч в сутки. Среднемагистральные Airbus 320 и Boeing 737-800 летали у российских авиакомпаний в среднем по 10 и 11 ч в сутки соответственно.

В 2018–2019 гг. обсуждалось, что 100 SSJ100 поставят «Аэрофлоту» «ВЭБ-лизинг», «Сбербанк лизинг» и «ВТБ лизинг», рассказали «Ведомостям» два человека, близких к ОАК. В октябре председатель ВЭБ.РФ Игорь Шувалов заявил, что всю сделку организует именно эта госкорпорация. Но «Сбербанк лизинг» и «ВТБ лизинг» до сих пор рассматривают возможность поучаствовать в сделке, утверждает собеседник в ОАК и человек, близкий к одному из госбанков.

«Поставку 10 самолетов в этом году должны были организовать «ВЭБ-лизинг» и «Сбербанк лизинг», но Сбербанк положительного решения еще не принял, поэтому ГСС в этом году может в лучшем случае поставить «Аэрофлоту» пять судов», – говорит собеседник в ОАК. Таким образом, 2019 год станет худшим для SSJ100, за исключением самого старта программы: в 2011 г. были переданы эксплуатантам пять новых судов, во все остальные годы поставки составляли от 12 до 30 штук.

«Набсовет ВЭБ.РФ принял решение по финансированию поставки пяти воздушных судов Sukhoi SuperJet в лизинг «Аэрофлоту», реализация сделки ожидается в 2019 г.», – обещает представитель ВЭБ.РФ. Представители Сбербанка, ВТБ, «Аэрофлота» и ГСС от комментариев отказались.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/12/26/819716-pokupateli-samoleti>

## **КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ, ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ, ВЛАДИСЛАВ НОВЫЙ; ТАТЬЯНА ДРОГАЕВА, ДАРЬЯ ГОЛЯКОВА, НАТАЛЬЯ ПАВЛОВА; 2019.12.26; АЭРОПОРТЫ СТОЛКНУЛИСЬ С ОТКЛЮЧЕНИЯМИ; ПЕРЕБОИ В РАБОТЕ СИСТЕМ РЕГИСТРАЦИИ ПРОДОЛЖАЛИСЬ ЧАС**

В аэропортах Екатеринбурга, Нового Уренгоя и Ростова-на-Дону на час отказали системы регистрации пассажиров, что привело к задержке рейсов. В аэропортах связывают поломку со сбоями в работе интернета, причины которых неизвестны. Представители власти утверждают, что сбой не связан с тестированием «суверенного рунета», которое завершилось два дня назад. В российской системе бронирования Sirena и швейцарской SITA утверждают, что нарушений в их работе не наблюдалось.

Перебои в работе интернета на час парализовали системы бронирования как минимум в трех региональных аэропортах: Кольцово (Екатеринбург), Платов (Ростов-на-Дону) и Новом Уренгое. Все три входят в аэропортовый холдинг «Аэропорты регионов» (принадлежит «Ренове» Виктора Вексельберга).

В Кольцово и Новом Уренгое интернет не работал с 9:20 до 10:30 по местному времени, что повлекло остановку работы основных сервисов регистрации, отключение онлайн-табло, прекращение работы шлагбаумов. По словам представителей аэропортов, причины сбоя выясняются, предварительно они связаны с работой «внутреннего оборудования». Одновременный сбой собеседники “Ъ”, знакомые с ситуацией, объяснили тем, что ИТ-системы аэропорта Новый Уренгой завязаны на системах Кольцово, где изначально и возникли проблемы в работе.

В Платове сегодня были перебои, связанные с работой интернета, сказали “Ъ” в **пресс-службе** аэропорта. Ситуация нормализовалась в течение часа, сверхнормативных очередей на стойках регистрации не было. Из-за сбоя задержаны два рейса на вылет: в Ереван и Нижний Новгород. Они уже вылетели в аэропорты назначения.

По данным Uta.ru, сбой якобы связан с тестированием «суверенного рунета», обвалившего работу систем бронирования Sirena, Amadeus и Gabriel (SITA).

В SITA “Ъ” сказали, что не предоставляют услуги перечисленным аэропортам, а в аэропортах обслуживания сбоев не наблюдалось. Российская система бронирования «Сирена-Трэвел» и Транспортная Клиринговая Палата, исполнительный орган национальной Системы взаиморасчетов на воздушном транспорте, работают без перебоев в штатном режиме. «Аэропорты являются объектами критически важной инфраструктуры, поэтому использовать только интернет для обеспечения связи с другими аэропортами без резервирования фиксированными и иными каналами связи, на наш взгляд, недопустимо. В соответствии с требованиями **Минтранса** аэропорты должны иметь резервные бесперебойные каналы связи»,— считает президент ТКП и генеральный директор ЗАО «Сирена-Трэвел» Михаил Баскаков. В Amadeus заявили, что ситуация никак не связана с функционированием решений компании.

По данным Uta.ru, в аэропортах Уфы и Салехарда также произошли сбои. В аэропорту Уфы утверждают, что сбоев в работе не было. «Мы пользуемся другими системами»,— объяснили в аэропорту. Регистрация в аэропорту Уфы производится на платформе Muse, сбоев в работе автоматизированных систем регистрации не зафиксировано.

Что тормозит развитие региональных аэропортов

Учения «по целостности, устойчивости функционирования и безопасности интернета» проводились с участием «Ростелекома», «Вымпелкома», «МегаФона» и МТС и завершились 23 декабря. В Минкомсвязи указывали, что они проводятся на выделенном сегменте сети, поэтому на обычных пользователях учения не отразятся. Сейчас в министерстве отрицают связь тестирований и сбоев в работе интернета в аэропортах. «В процессе учений аэропорты не отключались»,— сообщил представитель Минкомсвязи Евгений Новиков. Представитель компании «Данные — Центр обработки и автоматизации», интегратора оборудования для «суверенного рунета», Дмитрий Захаров заявил “Ъ”, что сведения о сбое не соответствуют действительности.

Сбои информационных систем происходят постоянно, каждый день, включая тот день, на который были назначены учения, указывает технический директор QRator Labs Артем Гавриченко.

«Вполне ожидаемо и желание администраторов таких систем связать происходящие сбои именно с учениями, разделить ответственность с их организаторами. При этом, как именно сценарий данных учений мог повлиять на работу подобных аэропортовых систем, совершенно неясно»,— добавляет эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4207210>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20191225/1562855586.html>

## **ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ГОРЕЛИК АЛЕКСАНДР; 2019.12.26; КУДА МОЖНО УЛЕТЕТЬ ИЗ ПУЛКОВА В 2020 ГОДУ**

Со следующего года в России появится первый аэропорт с седьмой степенью свободы воздуха. И этот аэропорт - Пулково. Такое решение принял **Минтранс**. Это значит, что в

течение как минимум пяти лет - на этот срок пока дано "открытое небо" - в Петербург смогут прилетать любые международные рейсы.

Не важно, откуда и куда

До сих пор в Пулкове, как и в подавляющем большинстве авиагаваней страны, действовало ограничение: зарубежные перевозчики могли выполнять рейсы туда лишь из страны своей регистрации. То есть немецкие авиакомпании летали в Германию или из Германии, турецкие - в Турцию или из Турции и так далее. Теперь же станет не важно, домой или из дома летит иностранный самолет.

В России есть только четыре города, где режим чуть-чуть либеральнее: Владивосток, Сочи, Калининград и Улан-Удэ, которым предоставлена пятая степень свободы воздуха. Там иностранные самолеты, совершающие дальние перелеты, могут делать промежуточные посадки.

20 миллионов пассажиров обслужил аэропорт Пулково в 2019 году. Год назад им воспользовались 18,1 миллиона человек.

Например, лайнер, летящий из Парижа в Пекин, может там приземлиться, высадить часть пассажиров и принять на борт новых. Но седьмая степень свободы, которую получил Пулково, дает намного больше возможностей. И ими уже заинтересовались иностранные компании, в первую очередь бюджетные. Ведь многие лоукостеры имеют по нескольку базовых аэродромов, расположенных в разных странах. И теперь они смогут выполнять рейсы в Петербург с любого из них, а не только с основного, "домашнего".

"К полетам в Пулково по седьмой степени свободы уже проявили интерес авиакомпании Wizz Air, Ryanair, EasyJet, Volotea, AirBaltic, FlyOne и другие, - сообщили в компании "Воздушные ворота Северной столицы", управляющей петербургским аэропортом. - Мы ожидаем значительного увеличения количества рейсов".

Путь к хабу

Пулково уже давно просило Правительство дать им седьмую или хотя бы пятую степень свободы воздуха. В июле даже обратились к Президенту России, после чего Владимир Путин поручил **Минтрансу** проработать вопрос. Сроки поставил жесткие - к 1 января 2020 года. Чиновники уложились.

"В комплексе с действующими электронными визами и возможностью гибкого управления тарифами на обслуживание авиарейсов за рубеж и в Москву эта мера будет способствовать реализации стратегии развития аэропорта Пулково как международного авиахаба", - уверен гендиректор ВВСС Леонид Сергеев.

По его мнению, режим "открытого неба" интересен не только иностранным перевозчикам, но и отечественным: они смогут увеличить количество внутренних рейсов, чтобы развозить по всей стране пассажиров, летящих через Петербург. То есть Пулково резко увеличит транзитный трафик. Выиграют и петербуржцы: у них появится огромный выбор вариантов прямых перелетов по России и за границу.

На весь сезон

"Это революционное решение для города и туризма в целом, - уверен замглавы Ростуризма Сергей Корнеев. - Если придут лоукостеры, если появятся новые логистические комбинации, это позволит решать многие застарелые проблемы рынка, например проблему низкого сезона, активизировать развитие событийного туризма".

По словам специалиста, иностранцев очень интересует образ "Русской зимы", Рождество, Масленица, зимние события и праздники, в том числе в сочетании с выставками и другими культурными мероприятиями, - это показали недавние роуд-шоу по Азии, проведенные Ростуризмом.

"Смольный и дирекция Пулкова занимают очень активную позицию, мы постоянно взаимодействуем с ними, - отметил чиновник. - Вот и в этих роуд-шоу важнейшими пунктами были петербургские: электронная виза, футбольные матчи в рамках Евро-2020. Все это позволяет выстраивать совершенно новые туристические продукты".

Справка На какие страны сняты все ограничения: Бельгия, Дания, Ирландия, Исландия, Латвия, Литва, Люксембург, Македония, Мальта, Нидерланды, Норвегия, Польша, Португалия, Румыния, Сербия, Словакия, Словения, Финляндия, Швейцария, Швеция, Эстония.

На какие страны ограничения сняты частично: Австрия, кроме Вены; Болгария - только София; Великобритания, кроме Лондона; Германия, кроме Берлина, Дюссельдорфа, Гамбурга, Мюнхена; Испания, кроме Барселоны, Малаги; Италия, кроме Рима, Милана; Кипр, кроме Ларнаки, Пафоса; Франция, кроме Парижа, Ниццы, Чехия, кроме Праги.

Долгие годы Петербург развивал классический и культурно-познавательный туризм, а его основными гостями были люди "серебряного возраста".

"Сейчас появляется возможность выйти и на их детей, на людей среднего возраста, молодежь, - полагает Корнеев. - То есть мы получим основу успешной экономики туризма - возвратного туриста: он приехал в экскурсионный тур, потом на событие, потом привез семью, детей, друзей".

Этому может помочь и очень высокий рейтинг Петербурга: он уже несколько лет стабильно получает премии World Travel Award - туристических "оскаров".

"Вместе с электронными визами режим "открытого неба" при последовательном продвижении и информировании может дать взрывной эффект, - прогнозирует замглавы Ростуризма. - Появится неограниченный простор для творчества, поездки могут стать всесезонными и доступными".

Кроме того, это сигнал для инвесторов: можно вкладывать деньги в индустрию туризма - кафе, рестораны, гостиницы, развлекательные центры.

"Туристы уедут, а их деньги останутся", - сказал Сергей Корнеев.

Сейчас в списке стран, для которых **Минтранс** открыл питерское небо, 30 государств Европы. Правда, для девяти из них ограничения сняты не полностью: в некоторые города, куда летают крупные российские авиакомпании, свободных полетов не будет - это компромисс, на который пошли чиновники, чтобы не создавать конкуренцию отечественным перевозчикам, опасаясь, что лоукостеры обрушат рынок.

<https://www.pnp.ru/economics/kuda-mozhno-uletet-iz-pulkova-v-2020-godu.html>

## **ТАСС; 2019.12.25; АТОР НЕ ВИДИТ РИСКА СРЫВОВ РЕЙСОВ РОССИЙСКИХ АВИАКОМПАНИЙ В НОВОГОДНИЕ ПРАЗДНИКИ**

Ассоциация туроператоров России не прогнозирует перебоев в программах перевозок российских авиакомпаний в период новогодних праздников, заявила журналистам исполнительный директор АТОР Майя Ломидзе.

"Пока на данный момент мы не видим ни одного тревожного звоночка, который мог бы сказать о срыве полетных программ на новогодние каникулы", - сказала она, комментируя информацию о возможном срыве рейсов российских авиакомпаний во время новогодних праздников.

Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) 23 декабря сообщила о возможности массовых срывов программ перевозок в период новогодних праздников. По данным ассоциации, до 30 новых самолетов различных авиакомпаний могут не принять участие в программе из-за сложностей в их регистрации.

В **пресс-службах** авиаперевозчиков "Ямал" и Utair ТАСС сообщили, что рейсы будут выполняться в новогодние праздники по плану и перебои не затронут компании.

<https://tass.ru/ekonomika/7421513>

## **ТАСС; 2019.12.25; "АЭРОФЛОТ" И BRUSSELS AIRLINES ЗАКЛЮЧИЛИ КОД-ШЕРИНГОВОЕ СОГЛАШЕНИЕ О СОВМЕСТНЫХ РЕЙСАХ**

Крупнейший российский авиаперевозчик - "Аэрофлот" - и авиакомпания Brussels Airlines заключили код-шеринговое соглашение о совместных рейсах между Россией и Бельгией. Об этом сообщили в среду ТАСС в **пресс-службе** российской компании.

Данное соглашение подразумевает, что авиакомпании могут ставить свои самолеты на рейсы друг друга, а также предлагать больше вариантов для транзитных перелетов со стыковками в Москве и Брюсселе.

"Продажи билетов по новому соглашению открыты, первые совместные рейсы начнут выполняться с 20 января 2020 года", - сказал собеседник агентства. Он отметил, что документ также внедряет между двумя перевозчиками систему "сквозной регистрации",

позволяющую пассажирам, следующим с пересадкой, сдать багаж при отправлении и получить его в финальном пункте назначения без необходимости перерегистрации в пункте транзита.

В **пресс-службе** напомнили, что в июне текущего года Brussels Airlines перевела свои рейсы в московский аэропорт Шереметьево. "Принятию решения о смене аэропорта базирования способствовали благоприятные условия для трансферных пассажиров, оперативность и качество сервиса в самом быстрорастущем аэропорту России", - отметил собеседник агентства.

<https://tass.ru/ekonomika/7424243>

### **ТАСС; 2019.12.25; АЭРОПОРТ В ГОРНО-АЛТАЙСКЕ В 2019 ГОДУ ВПЕРВЫЕ ОБСЛУЖИЛ 100 ТЫС. ПАССАЖИРОВ**

Аэропорт в Горно-Алтайске, являющийся единственным действующим в туристической Республике Алтай, впервые обслужил в течение года 100 тысяч пассажиров. Об этом сообщил в среду глава региона Олег Хорохордин на своей официальной странице Instagram.

Пассажиропоток аэропорта в Горно-Алтайске с 2011 по 2018 год составил свыше 342 тыс. человек. За первое полугодие 2019 года вырос на 41%.

"В аэропорту меня ждал сюрприз. Оказывается, я лечу со 100-тысячным пассажиром за 2019 год <...> Мы перешли в следующую категорию (5-й класс аэропорта - прим. ТАСС), теперь новая цель - 500 тысяч пассажиров в год", - говорится в сообщении.

Согласно Воздушному кодексу РФ, аэропорты России разделены на пять классов по уровню годового показателя пассажиропотока: пятый класс соответствует 100-500 тыс. пассажиров в год, первый - 7-10 млн пассажиров в год. Аэропорты с годовым объемом менее 100 тыс. человек относятся к неклассифицированным.

По мнению Хорохордина, такого показателя удалось достичь "благодаря привлечению второго авиаперевозчика на Москву и расширения географии межрегиональных полетов". Второй перевозчик, авиакомпания "Победа", появился в 2019 году.

Аэропорт Горно-Алтайска вновь начал работу в 2011 году спустя 20 лет простоя после реконструкции и удлинения взлетно-посадочной полосы. Открытие аэропорта способствовало развитию туризма: по итогам 2011 года турпоток составил 1,35 млн человек, в 2018 году - более 2,1 млн человек. В 2012 году в регионе было запущено прямое сообщение с Москвой, продолжается работа по получению аэропортом международного статуса.

<https://tass.ru/sibir-news/7422819>

### **ТАСС; 2019.12.25; АЭРОПОРТ ШЕРЕМЕТЬЕВО ВОШЕЛ В ПРОГРАММУ ПРИВАТИЗАЦИИ НА 2020-2022 ГОДЫ**

Аэропорт Шереметьево вошел в итоговый вариант программы приватизации федерального имущества на 2020-2022 годы, "Аэрофлот" и РЖД в этот план не включены, заявил журналистам вице-премьер РФ Максим **Акимов**.

"Насколько понимаю, что касается аэропортовой инфраструктуры, - да. А что касается РЖД и "Аэрофлота", - нет речи, там [в плане] нет этих объектов", - сказал **Акимов**.

По словам министра сельского хозяйства РФ Дмитрия Патрушева, в программу также не должна войти "Объединенная зерновая компания" (ОЗК).

"Не должна [войти]", - сообщил он журналистам.

Правительство РФ на заседании 25 декабря рассмотрело план приватизации федерального имущества на 2020-2022 годы.

Газета "Известия" ранее писала, что профильные ведомства предлагали включить в программу, в частности, "Почту России", (ГЛОНАСС), Россельхозбанк, "Зарубежнефть", Новороссийский морской торговый порт (НМТП), Росгеологию, РЖД, "Росагролизинг", Государственную транспортную лизинговую компанию (ГТЛК), аэропорт Шереметьево, "Россети", "Русгидро", ФСК ЕЭС, ОЗК, "Аэрофлот" и другие.

<https://tass.ru/ekonomika/7420775>

## **ТАСС; 2019.12.25; ТЕСТОВЫЕ ПОЛЕТЫ ИЗ НОВОГО АЭРОПОРТА ТОБОЛЬСКА СОСТОЯТСЯ В 2020 ГОДУ**

Первые тестовые полеты из нового аэропорта Тобольска (Тюменская область) будут совершены в 2020 году, сообщили в среду ТАСС в **пресс-службе** главного управления строительства Тюменской области.

"По той информации, что располагает наше управление, сейчас на площадке [будущего аэропорта в Тобольске] идет монтаж аэронавигационного оборудования. Продолжается проектирование и строительство локальных очистных сооружений. В 2020 году будет построен аэровокзальный комплекс, проведены необходимые процедуры по лицензированию, и состоятся первые тестовые полеты", - сказали в **пресс-службе**.

Управляющая компания "Аэропорты регионов" выступит консультантом при строительстве нового аэропорта в Тобольске и обеспечит подготовку к запуску взлетно-посадочной полосы. Накануне губернатор Тюменской области Александр Моор сообщил, что окупаемость подобных Тобольскому аэропорту проектов составляет 100 тыс. пассажиров в год, но это не будет "критично" для областного центра, так как по итогам 2019 года через тюменский аэропорт "Рощино" было перевезено более 2 млн пассажиров. До данным источника в областном правительстве, в данный момент авиаоператор формирует будущее штатное расписание, занимается подбором персонала и юридическим оформлением запуска ВПП.

В **пресс-службе** областного правительства ТАСС сообщили, что глава региона неоднократно подчеркивал необходимость строительства аэропорта в Тобольске, так как это благополучно скажется на социально-экономическом развитии города, улучшении транспортной инфраструктуры, увеличении инвестиционной и туристической привлекательности муниципального образования.

Реализация проекта ведется совместно компанией "Сибур" и властями Тюменской области. Стоимость проекта, по разным оценкам, составляет от 12 до 15 млрд рублей. Строительство аэропорта в 30 км от Тобольска началось в апреле 2019 года. Взлетно-посадочная полоса будет построена до конца текущего года, аэровокзал - в 2020 году. Ввод аэропорта в эксплуатацию запланирован на 2020 год.

<https://tass.ru/ural-news/7419801>

## **ТАСС; 2019.12.25; ГЛАВА ПРИМОРЬЯ ПРЕДЛОЖИЛ ВЛАСТЯМ КИТАЯ УВЕЛИЧИТЬ ЧИСЛО РЕЙСОВ ВЛАДИВОСТОК - ПЕКИН**

Губернатор Приморского края Олег Кожемяко предложил специальному представителю по евроазиатским делам правительства КНР Ли Хуэю увеличить количество рейсов в Пекин из Владивостока, сообщает в среду **пресс-служба** администрации Приморья.

Сейчас между Владивостоком и Пекином еженедельно летает восемь рейсов. Их осуществляют авиакомпании S7, "Аэрофлот", "Аврора" и "Уральские авиалинии".

"Китай по-прежнему остается лидером по въездному турпоток - за три квартала этого года общее количество прибывших составило 382,4 тыс. И, по мнению Олега Кожемяко, сегодня важно обеспечить туристам с обеих сторон доступное транспортное сообщение по различным направлениям. Глава Приморья предложил расширить сеть компаний, осуществляющих перевозки путешественников из Китая в Россию и обратно", - говорится в сообщении.

Это, по мнению главы региона, позволит взаимно увеличить количество туристов и дать возможность российской авиакомпании "Аврора" осуществлять больше рейсов в Пекин. Для этого необходимо получение дополнительных слотов для полетов в летнем сезоне 2020 года.

"Китай является для Приморского края одной из основных стран-инвесторов. В настоящее время у нас работают более 200 предприятий с вашими инвестициями. Ежегодно увеличивается товарооборот - на сегодня он достигает более \$4 млрд. Прирост - около 10%. Безусловно, импульс в этом направлении задают лидеры наших стран. И их ежегодные встречи на ВЭФ помогают видеть перспективы развития нашего

сотрудничества, выгодного для обеих стран и наших регионов", - цитирует Кожемяко **пресс-служба**.

Ли Хуэй отметил, что китайская сторона готова рассмотреть и поддержать все предложенные инициативы. По возвращении в Китай он пообещал изучить их совместно с профильными ведомствами и приложить усилия к их реализации.

<https://tass.ru/ekonomika/7418807>