



## Ежедневный мониторинг СМИ

21 ЯНВАРЯ 2020

ИА МОСКВА; 2020.20.01; ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ НА СТАНЦИЯХ МЖД "НАХАБИНО", "ОДИНЦОВО" И В ПОДОЛЬСКЕ.....	3
RNS; 2020.20.01; РОССИЙСКАЯ ДЕЛЕГАЦИЯ ПРОВЕРИТ АЭРОПОРТЫ КУРОРТОВ ЕГИПТА.....	3
ТАСС; 2020.20.01; ФИНЛЯНДИЯ ВЫСКАЗАЛА ЗАИНТЕРЕСОВАННОСТЬ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ ВСМ МОСКВА - ХЕЛЬСИНКИ .....	3
ТАСС; 2020.20.01; РЕЕСТР НОВЫХ И НАИЛУЧШИХ ТЕХНОЛОГИЙ ДЛЯ РЕМОНТА ДОРОГ СТАЛ ОБЩЕДОСТУПНЫМ .....	4
ИЗВЕСТИЯ; 2020.20.01; ВЛАСТИ МОСКВЫ РАССКАЗАЛИ ОБ ЭКОНОМИИ ЗА СЧЕТ ВНЕДРЕНИЯ КАРТЫ «ТРОЙКА».....	5
ЭКСПЕРТ; ГОРОХОВА АННА; 2020.20.01; ПОЛЯРНАЯ ТРАССА РАЗОГРЕЛАСЬ В КАБИНЕТАХ; ПОЧЕМУ СЕВМОРПУТЬ БЕСПОЛЕЗЕН ДЛЯ ТРАНЗИТА .....	5
ТАСС; 2020.20.01; РЖД ОБНОВЯТ ПАРК ЛОКОМОТИВОВ НА БАМЕ И ТРАНССИБЕ ЗА ПЯТЬ ЛЕТ .....	11
ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ КОРНЯ; ЕЛЕНА МУХАМЕТШИНА; СВЕТЛАНА БОЧАРОВА; 2020.21.01; КТО ЧТО ПОТЕРЯЕТ И ПРИОБРЕТЕТ ПОСЛЕ ВНЕСЕНИЯ ПОПРАВОК В КОНСТИТУЦИЮ; К ЧЕМУ ПРИВЕДЕТ ИЗМЕНЕНИЕ ОСНОВНОГО ЗАКОНА .....	11
ВЕДОМОСТИ; ЕЛИЗАВЕТА БАЗАНОВА; АННА ХОЛЯВКО; СВЕТЛАНА ЯСТРЕБОВА; 2020.21.01; ПРАВИТЕЛЬСТВО МЕДВЕДЕВА СЭКОНОМИЛО ДЛЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА МИШУСТИНА БОЛЕЕ 1 ТРЛН РУБЛЕЙ; ТАКУЮ СУММУ ОНО НЕ УСПЕЛО ПОТРАТИТЬ В ПРОШЛОМ ГОДУ .....	13
ТАСС; 2020.20.01; В ПЕТЕРБУРГЕ ПЛАНИРУЕТСЯ СТРОИТЕЛЬСТВО РАЗВЯЗКИ С ЗСД В ЦЕНТРЕ ГОРОДА .....	14
ТАСС; 2020.20.01; ПРОЕЗД ПО МОСТУ ЧЕРЕЗ ЛЕНУ БУДЕТ БЕСПЛАТНЫМ ДЛЯ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ.....	15
ТАСС; 2020.20.01; ПЕРВЫЕ 100 ПОЕЗДОВ ПЕРЕВЕЗЛИ ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ 85 ТЫС. ПАССАЖИРОВ .....	15
ТАСС; 2020.20.01; ЭКСПЕРТЫ: РАЗВИТИЕ УГЛЕДОБЫЧИ СДЕРЖИВАЮТ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ НА ВОСТОКЕ .....	16
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.21.01; НЕФТЬ СЛИВАЕТСЯ В BRUNSWICK RAIL; ПГК ПРОДАЛА ВСЬ ПАРК ЦИСТЕРН.....	18
КОММЕРСАНТЪ; ПОЛИНА СМЕРТИНА, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.21.01; УРОВЕНЬ ВОДОХРАНИЛИЩА ПОДНИМАЮТ ДО ПРАВИТЕЛЬСТВА; ЭНЕРГЕТИКИ И РЕЧНИКИ УГЛУБИЛИСЬ В НИЖНЕКАМСКИЙ ПРОЕКТ .....	19
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.21.01; WIZZ AIR ВВОДИТ ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ ИЗ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА В ЧЕТЫРЕ ЕВРОПЕЙСКИХ ГОРОДА; ЛЕТОМ КОМПАНИЯ НАЧНЕТ ПОЛЕТЫ В СОФИЮ, БУХАРЕСТ, БРАТИСЛАВУ И ВИЛЬНИУС .....	20
ТАСС; 2020.20.01; РОСТЕХ ПОДГОТОВИЛ ПРЕДЛОЖЕНИЕ О СОЗДАНИИ АВИАКОМПАНИИ С РОССИЙСКОЙ ЛЕТНОЙ ТЕХНИКОЙ .....	21
ТАСС; 2020.20.01; РОСТЕХ К АПРЕЛЮ 2020 ГОДА ОПРЕДЕЛИТ ИНФРАСТРУКТУРУ ДЛЯ ВЫПУСКА САМОЛЕТА "БАЙКАЛ" .....	22
ТАСС; 2020.20.01; САХАЛИН ПОДДЕРЖИВАЕТ ИДЕЮ СОЗДАНИЯ АВИАКОМПАНИИ ДЛЯ ПЕРЕВОЗОК ВНУТРИ ДФО НА БАЗЕ "АВРОРЫ".....	22
ТАСС; 2020.20.01; "АВРОРА" ОТКРЫЛА ПРОДАЖУ ЛЬГОТНЫХ АВИАБИЛЕТОВ ДЛЯ ЖИТЕЛЕЙ СЕВЕРА ХАБАРОВСКОГО КРАЯ.....	23

---

ТАСС; 2020.20.01; S7 ВОЗОБНОВИЛА РАНЕЕ ПРЕРВАННЫЕ РЕЙСЫ ИЗ НОВОСИБИРСКА В ГОРНО-АЛТАЙСК.....	24
ТАСС; 2020.20.01; СРОК СДАЧИ АЭРОВОКЗАЛА ГЛАВНОГО АЭРОПОРТА САХАЛИНСКОЙ ОБЛАСТИ ПЕРЕНЕСЛИ НА 2021 ГОД .....	24
ТАСС; 2020.20.01; АЭРОПОРТ КЕМЕРОВА ОБЪЯВИЛ КОНКУРС НА СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО ТЕРМИНАЛА ЗА 2,7 МЛРД РУБЛЕЙ.....	25
ТАСС; 2020.20.01; САРАТОВСКИЙ АЭРОПОРТ ГАГАРИН ПОЛУЧИЛ СТАТУС УЗЛОВОГО .....	26

**ИА МОСКВА; 2020.20.01; ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНЫЕ УЗЛЫ ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ НА СТАНЦИЯХ МЦД "НАХАБИНО", "ОДИНЦОВО" И В ПОДОЛЬСКЕ**

На станциях Московских центральных диаметров (МЦД) "Нахабино", "Одинцово" и в Подольске планируется построить транспортно-пересадочные узлы (ТПУ). Об этом сообщили в пресс-службе губернатора и правительства Подмосковья.

"В рамках реализации МЦД планируется также создание ТПУ на территории Подмосковья, рассматриваются варианты строительства на станциях "Нахабино", "Одинцово" и в Подольске", - говорится в сообщении.

Такое решение было принято по итогам заседания координационного совета по развитию транспортной системы Московской области и Москвы с участием губернатора Московской области Андрея Воробьева, помощника президента РФ Игоря Левитина, **и.о. министра транспорта РФ Евгения Дитриха**, мэра Москвы Сергея Собянина, генерального директора - председателя правления ОАО "РЖД" Олега Белозерова, руководителей транспортных ведомств и организаций Московской области и Москвы.

<https://www.mskagency.ru/materials/2965261>

**RNS; 2020.20.01; РОССИЙСКАЯ ДЕЛЕГАЦИЯ ПРОВЕРИТ АЭРОПОРТЫ КУРОРТОВ ЕГИПТА**

Российская делегация в воскресенье прибыла в Египет для проверки аэропортов Хургады и Шам-эш-Шейха, сообщила египетская газета Akhbar El Yom со ссылкой на источники в министерстве гражданской авиации страны.

«Российская делегация по безопасности проведет инспекционную поездку в аэропорты Шарм-эш-Шейха и Хургады, чтобы подготовиться к полному возобновлению российских рейсов в Египет», — говорится в сообщении издания.

Россия приостановила авиасообщение с городами Египта в ноябре 2015 года после крушения российского авиалайнера компании «Когалымавиа» над Синаем в 2015 году.

В 2018 году авиасообщение с Каиром было возобновлено.

В конце октября прошлого года Британия объявила о возобновлении полетов в аэропорт Шарм-эш-Шейх (Египет) спустя 4 года после крушения российского лайнера.

<https://rns.online/transport/Rossiiskaya-delegatsiya-proverit-aeroporti-kurortov-Egipta-2020-01-20/>

**ТАСС; 2020.20.01; ФИНЛЯНДИЯ ВЫСКАЗАЛА ЗАИНТЕРЕСОВАННОСТЬ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ ВСМ МОСКВА - ХЕЛЬСИНКИ**

Финляндия высказала заинтересованность в реализации проекта строительства высокоскоростной магистрали Москва - Хельсинки, "Российские железные дороги" договорились с финской стороной обмениваться информацией об инфраструктурных проектах в этой сфере, сообщили ТАСС в пресс-службе РЖД.

"Подтверждаем, что финская сторона на встрече подняла вопрос о ВСМ Хельсинки - Москва. Было решено обмениваться информацией о ходе инфраструктурных проектов в части высоких скоростей", - рассказали в компании.

Ранее РЖД сообщили, что в Москве прошла встреча гендиректора холдинга Олега Белозерова и министра международного развития и внешней торговли Финляндии Вилле Скиннари.

В пресс-службе **Минтранса РФ**, в свою очередь, рассказали ТАСС, что министерство подобных предложений не получало. "В **Минтранс России** предложений по продлению ВСМ Москва - Санкт-Петербург до Хельсинки не поступало. Министерство готово рассмотреть данный вопрос при поступлении предложений", - сообщили в министерстве.

И. о. вице-преьера РФ Максим Акимов в интервью ТАСС говорил, что ВСМ Москва - Санкт-Петербург может быть продлена и до Хельсинки. В июне 2019 года заместитель

генерального директора РЖД Олег Тони сообщил журналистам, что компания в перспективе готова рассмотреть организацию пересадочного маршрута ВСМ Москва - Санкт-Петербург - Хельсинки.

Ранее Белозеров сообщил журналистам, что РЖД считают целесообразным начать строить в 2020 году ВСМ Москва - Нижний Новгород, для которой проектная документация уже готова. Строительство всей линии Санкт-Петербург - Москва - Нижний Новгород планируется завершить в 2026 году.

В апреле 2019 года президент РФ Владимир Путин поддержал идею проектирования ВСМ Москва - Санкт-Петербург. Стоимость строительства высокоскоростной магистрали предварительно оценивается в 1,5 трлн руб., говорил и. о. вице-премьер РФ Максим Акимов.

<https://tass.ru/ekonomika/7560559>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4225777>

<https://rns.online/transport/V-Mintranse-otreagiروالي-na-zayavleniya-o-skorostnoi-zhd-magistrali-Moskva--Helsinki-2020-01-20/>

<https://ria.ru/20200120/1563631506.html>

## **ТАСС; 2020.20.01; РЕЕСТР НОВЫХ И НАИЛУЧШИХ ТЕХНОЛОГИЙ ДЛЯ РЕМОНТА ДОРОГ СТАЛ ОБЩЕДОСТУПНЫМ**

Реестр новых и наилучших технологий и материалов в дорожном строительстве, созданный в рамках реализации нацпроекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги" (БКАД), стал общедоступным. Об этом сообщили в пресс-службе **Министерства транспорта РФ**.

Федеральный информационный ресурс о новых и наилучших технологиях, материалах и технологических решениях повторного применения доступен по адресу [gnnt.ru](http://gnnt.ru). Зарегистрироваться на нем могут все желающие, в том числе отраслевые специалисты, представители органов власти федерального, регионального и муниципального уровней. Формированием и ведением базы данных занимается Российский дорожный научно-исследовательский институт (РосдорНИИ). Как отмечается в сообщении **Минтранса**, в реестре доступно уже более 300 технологий. Также в базе данных сейчас 162 конструкции и 310 регламентирующих документов дорожной отрасли. Помимо технической документации и описания применяемых решений, реестр содержит полный перечень информации, необходимой для составления проектно-сметной документации. В нем содержатся данные статистики использования, экспертные оценки результатов использования и рекомендации специалистов, актуальные сведения о мониторинге состояния дорожной сети.

Экспертизу технических решений для включения в реестр проводит Общеотраслевой центр компетенций (ОЦК), созданный на базе РосдорНИИ летом 2019 года. В течение 5 лет ОЦК будет контролировать работу по масштабному реформированию отрасли. В числе ключевых задач - достижение целевых показателей нацпроекта БКАД. В качестве технической базы проекта ОЦК при институте будут созданы центральная диагностическая лаборатория и единый банк цифровых данных об объектах дорожной сети. Также планируется открыть 20 передвижных лабораторий контейнерного типа, 7 диагностических комплексов и 5 комплексов лазерного сканирования. За время реализации проекта потребуется выполнить не менее 1,2 млн измерений и исследований. В субъектах РФ будут работать 12 региональных филиалов центра.

Реестр будет использоваться регионами при планировании и применении новых технологий в рамках реализации "дорожного" нацпроекта: доля контрактов с использованием современных решений - один из ключевых показателей БКАД. В 2019 году доля таких контрактов (с использованием прототипа реестра) составила 45%, при запланированном на прошлый год показателе в 10%.

## **ИЗВЕСТИЯ; 2020.20.01; ВЛАСТИ МОСКВЫ РАССКАЗАЛИ ОБ ЭКОНОМИИ ЗА СЧЕТ ВНЕДРЕНИЯ КАРТЫ «ТРОЙКА»**

Экономия на выпуске проездных билетов в Москве ежегодно составляет 2,5 млрд рублей. Об этом в понедельник, 20 января, на заседании координационного совета по развитию транспортной системы Москвы и Московской области рассказал заммэра, руководитель столичного транспортного комплекса Максим Ликсутов.

«Начиная с 2013 года правительством Москвы совершенствуется новое билетное меню. <...> Экономия на выпуске билетов составила 2,5 млрд рублей», — приводит слова заммэра **пресс-служба Минтранса**.

Он добавил, что за последние шесть лет доля обращений в кассы столичного метро сократилась на 40%, а у водителей билеты приобретают только около 4% пассажиров.

По словам Ликсутова, на сегодняшний день действуют 12,5 млн карт «Тройка». Он уточнил, что данным проездным билетом пользуются 96% «экономически активных москвичей».

Кроме того, стало известно о дальнейшей персонализации «Тройки», которая позволит пассажирам контролировать количество поездок и при необходимости удаленно блокировать карту.

В декабре некоторые владельцы карт «Тройка» получили на них случайные зачисления в размере 20 тыс. рублей, в столичном департаменте транспорта случившееся назвали новогодним чудом.

<https://iz.ru/966522/2020-01-20/vlasti-moskvy-rasskazali-ob-ekonomii-za-schet-vnedreniia-kart-troika>

## **ЭКСПЕРТ; ГОРОХОВА АННА; 2020.20.01; ПОЛЯРНАЯ ТРАССА РАЗОГРЕЛАСЬ В КАБИНЕТАХ; ПОЧЕМУ СЕВМОРПУТЬ БЕСПОЛЕЗЕН ДЛЯ ТРАНЗИТА**

Схватка ведомств и госструктур за первенство в проекте развития Арктики и Северного морского пути вчерне завершена. Стратегические документы, формирующие образ макрорегиона, почти готовы. Тем временем частные компании начинают все активнее насыщать это развитие реальным содержанием

Перевозки грузов по Северному морскому пути (СМП) в прошлом году увеличились в полтора раза - до 31,5 млн тонн. Более 60% объемов перевозок обеспечили отгрузки сжиженного природного газа и газового конденсата с завода "Ямал СПГ" компании "НоваТЭК" и ее зарубежных партнеров. Сегодня "НоваТЭК" организует строительство четвертой линии "Ямал СПГ" и запускает еще более масштабный проект "Арктик СПГ-2" на Гыданском полуострове. Но планы России в отношении СМП в проектах законов и стратегий не сводятся к перевозкам сжиженных углеводородов, они гораздо масштабнее. Что нужно для реального развития артерии российской Арктики и помогут ли процессу правительственные документы и решения чиновников?

Копилка грузов

В послании Федеральному собранию в 2018 году президент России Владимир Путин обозначил цель превратить Северный морской путь в "глобальную, конкурентную транзитную артерию".

В майском указе того же года была поставлена задача к 2024 году увеличить грузопоток СМП до 80 млн тонн.

На сегодняшний день высокой вероятностью обладают только прогнозы по проектам, которые уже действуют или находятся на стадии реализации, - это 52 млн тонн грузов. Оставшиеся 28 млн тонн - сумма "обещаний" добывающих компаний, начавших геологоразведку. Транзитный поток международных грузов по северной артерии составляет сегодня скромные 697 тыс. тонн - это чуть больше 2% суммарного грузопотока СМП. На обозримую перспективу какой-то взрывной рост в этой части прогнозировать сложно, специалисты рассматривают его скорее как вероятный бонус по мере развития инфраструктуры СМП.

Объем перевозок через Суэцкий канал ежегодно растет и уже преодолел планку один миллиард тонн грузов в год - это в тридцать с лишним раз больше, чем у СМП сегодня. Иностранцы перевозчики пока видят в Севморпути больше минусов, чем плюсов. Да, в

ряде случаев маршрут через Север может сэкономить до двух недель пути. Но в логистике контейнерных перевозок важнее не скорость, а соблюдение сроков. Погодные условия Арктики слишком непредсказуемы, чтобы гарантировать дату прибытия груза из пункта А в пункт Б, поэтому перевозчик должен быть готов получить штраф за просрочку. К тому же заказчик в ожидании поставки желает знать, где в конкретный момент находится судно. Сегодня оснащение СМП не позволяет сообщать эту информацию регулярно.

При проходе через Суэцкий канал перевозчики тратят большие средства на страховку и охрану судов от пиратских нападений. В Северном Ледовитом океане пиратов не встретишь, однако нынешнее состояние портов СМП и различных систем обеспечения тоже становится причиной высоких страховых ставок. Свои нули к итоговой цене добавляет потребность во фрахте ледокола или судна ледового класса - обычный контейнеровоз на СМП не пропустят по соображениям безопасности.

В советский период развитие Арктической морской транспортной системы осуществлялось исключительно для внутреннего пользования. В 1967 году правительство СССР решило открыть трассу для международного судоходства, чтобы заработать на проводке иностранных судов и покрыть таким образом часть расходов на содержание СМП. Однако ни один заморский перевозчик услугами не воспользовался - Севморпуть в те годы был еще менее привлекателен, чем сейчас.

На данный момент в российской Арктике действуют и запланированы к реализации 24 проекта добычи ископаемых, требующих морской транспортировки.

Главные игроки - "НоваТЭК", "Газпром", "Норникель", УК "Востокуголь" (входит в группу компаний "Сибантрацит"), корпорация AEON. Свои планы на Арктику имеют Нефтегазхолдинг и "Роснефть", "ЛУКОЙЛ", ГДК "Баимская", KAZ Minerals PLC и др.

К 2024 году внести свой вклад в исполнение указа президента успеют не все. На днях Счетная палата РФ опубликовала промежуточные итоги мониторинга нацпроектов, где проанализировала и реалистичность достижения объема перевозок по СМП 80 млн тонн. "Показатели функционирования объектов инфраструктуры могут быть не выполнены в срок", - отмечается в документе. Так, компания "Востокуголь", планирующая добычу угля в Таймырском бассейне, не располагает судами арктического класса для вывоза грузов. Под сомнение Счетной палаты попали и прогнозные показатели Нефтегазхолдинга по перевозке нефти с полуострова Таймыр в объеме 5 млн тонн к 2024 году. Сегодня на месторождениях только начаты геологоразведочные работы, и есть риск, что заявленные цифры не подтвердятся.

В то время как выход на 80 млн тонн в указанный срок остается предметом споров экспертов, государственные стратегии развития арктической транспортной системы считают эту цифру лишь стартовой, "для разгона". В конце 2019 года правительство утвердило план развития инфраструктуры Северного морского пути до 2035 года, который состоит из трех этапов. К концу третьего документ ставит задачу наладить на заполярной морской трассе круглогодичный трафик каботажных и транзитных перевозок по всей ее акватории. Запланированы усиление ледокольного флота, модернизация инфраструктуры для гарантии сроков прохождения непростой трассы.

По планам правительства, при создании необходимых условий все же станет возможна решительная активизация транзитной функции СМП - поставок товаров между рынками Европы и Юго-Восточной Азии, сопряжение сухопутных и морских транспортных путей. Любопытно, что реализация этих планов выходит далеко за пределы современных юридических границ Северного морского пути.

### Умножение сушностей

История развития СМП началась в 1930-е годы с формирования центральной гражданской структуры - Главного управления Северного морского пути при Совете народных комиссаров СССР, которое занялось вопросами народнохозяйственного освоения Арктики и обеспечения судоходства. Постановление Совнаркома 1936 года определило Севморпуть как акваторию от Баренцева моря до Берингова пролива. Маршрут связывал восточные и западные районы страны, объединяя протяженную морскую трассу правилами безопасности, навигационно-гидрографического и гидрометеорологического обеспечения.

С развалом Советского Союза созданную на море и суше заполярную инфраструктуру постигло двадцатилетнее забвение. Объемы грузоперевозок по СМП снизились до полутора-двух миллионов тонн в год. К мысли воссоздать системное управление маршрутом правительство России вернулось только в 2012 году, когда федеральным законом была определена "акватория Севморпути" - участок "старого" СМП от Карских ворот на Западе до мыса Дежнева в Беринговом проливе (см. карту). Источники рассказывают, что западная точка отрезка была выбрана исходя из условий ледовой обстановки: Баренцево море, в отличие от других морей Арктики, не замерзает полностью даже в зимний период, поэтому Северный морской путь в новых российских документах теперь стартует с более холодного Карского моря. К тому же в новых границах акватории СМП стало проще исполнять ст. 234 Конвенции ООН по морскому праву, согласно которой прибрежные государства имеют право на регулирование судоходства в покрытых льдами районах в пределах двухсотмильной исключительной экономической зоны.

С постепенным развитием грузопотока стало ясно, что арктическая морская транспортная система не помещается в рамки "нового" (укороченного) Севморпути. Экономика как реализуемых, так и запланированных крупных инвестпроектов в Арктической зоне РФ, которые тяготеют к вывозу своей продукции по северным морям, требует организации хабов на западе и востоке. Так, "НоваТЭК" планирует строительство перевалочных терминалов для СПГ в Мурманске и Петропавловске-Камчатском. Перевалка в хабах с танкеров ледового класса на обычные значительно сократит транспортные издержки при доставке газа с Ямала и Гыдана в Европу и страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

В 2020 году руководство страны планирует доработать проект "Стратегии развития Арктической зоны России до 2035 года". По информации, полученной от его авторов, документ будет содержать термин "Северный морской транспортный коридор" (СМТК), под которым понимается "исторически сложившаяся национальная транспортная коммуникация Российской Федерации, включающая в себя порты и морские судоходные пути Баренцева, Белого и Печорского морей на западном фланге (Поморский сектор), акватории Северного морского пути (сектор Севморпути), Берингова моря на восточном фланге (Камчатский сектор), а также впадающих в них рек". Если коротко, то СМТК равен Севморпути плюс западная часть от Мурманска плюс восточная часть до Петропавловска-Камчатского. Или, другими словами, СМТК воссоздает СМП в его классическом, советском понимании.

Руководство страны и эксперты отрасли изредка использовали понятие Северного морского транспортного коридора с 2016 года, возвращаясь к советскому пониманию транспортной коммуникации на Севере России. После утверждения Арктической стратегии СМТК станет юридическим термином и закрепится в основах государственной политики.

Инициатором введения понятия СМТК является Министерство по развитию Дальнего Востока и Арктики, к которому с недавних пор отошли все социально-экономические проблемы Арктической зоны России. Ведомство планирует сделать СМТК целостным объектом управления развитием и функционированием морской транспортной системы Арктики. Пока практические выгоды от новой формулировки не прояснены, инициатива может показаться логичным продолжением публикаций в СМИ начала прошлого года о том, что границы Севморпути нужно расширить до Мурманска. Как заявляли эксперты, это облегчило бы исполнение президентского требования о 80 млн тонн грузов: в зону СМП попали бы такие действующие проекты, как Ковдорский горно-обогатительный комбинат "Еврохима" в Мурманской области, платформа "Приразломная" "Газпром нефти" на шельфе Печорского моря, перевалочный нефтяной терминал "Варандей" "ЛУКойла" и др.

Однако источники в ответственных ведомствах и компаниях заявляют, что подмены понятий здесь нет: границы СМП никто менять не планирует. Почему понадобилось создавать лишнюю сущность, вместо того, чтобы вернуть Севморпуть к старым границам, нам объяснить затруднительно - у чиновников своя логика. Тем не менее, 80 млн тонн грузооборота придется добиться в существующих границах акватории. Новый "начальник" на Севморпути - госкорпорация "Росатом" - поручение президента планирует исполнить без хитростей.

Атомный оператор

"Росатом" был назначен инфраструктурным оператором Северного морского пути в конце 2018 года. Госкорпорация получила право разрабатывать предложения для формирования госполитики по развитию и устойчивому функционированию СМП и стала государственным заказчиком проектов по развитию маршрута, портовой инфраструктуры и прилегающих территорий. По новому законодательству "Росатом", помимо управления арктическим ледокольным флотом России, занимается организацией безопасного судоходства и курирует навигационно-гидрографическое обеспечение СМП.

Почему на эту роль был выбран "Росатом" - при "живом" профильном министерстве? Многие вопросы, переданные госкорпорации, ранее находились в зоне ответственности **Министерства транспорта РФ**. Источники, близкие к правительству, противоречий не видят: **Минтранс** не может охватить весь спектр технических задач, которые необходимо выполнить на СМП. Маршруту нужен был исполнитель, способный выступить в той же роли, что и ОАО РЖД на суше. Морским естественным монополистом является "Росатом" - владеющий атомным флотом, знающий северные порты и подконтрольный государству. Кулуарно к причинам передачи власти на СМП "Росатому" причисляют недовольство руководства страны работой **Минтранса** на северном направлении: ведомство не видело в Севморпути экономического потенциала, уделяя большее внимание транспортным вопросам южнее Арктики. Так, в конце 2016 года **Минтранс** провалил разработку концепции развития Арктической транспортной системы-2030. "То, что получено от министерства, трудно назвать даже эскизом", - заявил Дмитрий Рогозин, на тот момент вице-премьер России и председатель госкомиссии по вопросам развития Арктики.

Помощник президента РФ Андрей Белоусов лоббировал идею создания отдельного федерального агентства для Севморпути. Однако в итоге предложение передать операторские функции "Росатому" поступило президенту от исполняющего обязанности (в тот момент) премьер-министра страны Дмитрия Медведева. "Сосредоточение ряда компетенций в рамках одного инфраструктурного оператора ... позволит существенно активизировать развитие СМТК, - сказано в письме, копия которого имеется у "Эксперта". - Необходимо расширить сферу деятельности госкорпорации "Росатом" и наделить ее частью функций, закрепленных за иными федеральными органами исполнительной власти".

В правительственных коридорах **Минтранс** активно противостоял воцарению "Росатома" на СМП. Оспаривался и основной аргумент в пользу госкорпорации - владение атомным флотом, необходимым для функционирования северного маршрута, ведь судоходство по СМП обеспечивают в том числе дизельные ледоколы "Росморпорта", Морспасслужбы и частных компаний.

Когда эти аргументы не сработали, ведомство пролоббировало ряд изменений в законодательстве. Одним из них стало обязательное согласование планов "Росатома" по развитию инфраструктуры Севморпути с **Минтрансом**. Возмущений со стороны "Росатома" не последовало, хотя по федеральному закону, регулиющему деятельность госкорпорации, она подчиняется только президенту и правительству Российской Федерации, но не профильным ведомствам.

В итоге процесс управления СМП был организован по принципу "двух ключей". Пока "Росатом" осуществляет вышеперечисленные хозяйственные функции, в ведении **Минтранса России** остаются нормативное регулирование судоходства по СМП, контроль судов и обеспечение безопасности мореплавания, управление капитанами портов и утверждение портовых сборов.

План развития Севморпути до 2035 года корпорация и министерство готовили совместно. Как заявляют источники с обеих сторон, сегодня одеяло на себя никто не перетягивает. Однако перемирие может оказаться недолгим: если Севморпуть продолжит свое существование внутри СМТК, власть "Росатома" может разрастись до новых границ.

Максим Кулилко, заместитель главы дирекции Севморпути "Росатома", оценивает идею введения понятия СМТК положительно: "Функции, которые выполняет "Росатом" в части ледовой проводки и организации движения, позволяют сказать, что фактически мы уже работаем в рамках единого коридора от Мурманска до Камчатки. Если руководство страны примет решение о расширении полномочий, то мы с этой задачей справимся".

Сейчас перед "Росатомом" стоит задача оснащения Севморпути навигационными, аварийно-спасательными системами и спутниковым наблюдением.

Эти мощные компетенции должны быть наработаны в ближайшие несколько лет, а значит, к началу развития арктического транспортного коридора "Росатом" подоспеет с готовыми техническими решениями, опробованными на самом сложном участке маршрута. Поэтому, несмотря на отсутствие серьезных обсуждений сегодня, завтра СМТК вполне логично попадет в ведение "Росатома".

Себе или от себя?

Как корпорация, способная вести коммерческую деятельность, для развития Севморпути "Росатом" вступает в сотрудничество с бизнесом. В прошлом году началось тестирование судоходной линии для транспортировки рыбной продукции с Дальнего Востока в европейскую часть России через Арктику. Первый рейс атомного лихтеровоза "Севморпуть" с Камчатки в Петербург зафрахтовала компания "Норебо", заинтересованная в альтернативном маршруте перевозки мороженой рыбы. "Росатом" не исключает, что подобные перевозки могут стать регулярными в сезон летнеосенней навигации.

В начале декабря прошлого года стало известно, что "Росатом" совместно с УК "Дело" планирует запустить контейнерную линию для мультимодальных и транзитных перевозок. Неделий ранее гендиректор группы "Дело" Сергей Шишкарев за 60 млрд рублей приобрел 50% плюс две акции крупнейшего в России контейнерного оператора "Транс контейнер". Стремясь обойти конкурентов, Шишкарев удвоил стартовую цену при покупке акций. Решительность претендента была вознаграждена. Теперь "Росатом" рассчитывает получить 30% в уставном капитале компании.

Помимо "Трансконтейнера" группа компаний Сергея Шишкарева владеет морскими контейнерными терминалами в Азово-Черноморском, Балтийском и Дальневосточном бассейнах. С новым партнером "Росатом" намерен "не просто выйти на круглогодичное использование Северного морского пути, а значимо улучшить всю евразийскую логистику и, наряду с Суэцким каналом, предложить не менее привлекательные условия движения грузов из Азии в Европу".

Однако, как удалось выяснить "Эксперту", планы создания контейнерной линии совместно с УК "Дело" не связаны напрямую с росатомовской дирекцией СМП. По словам источников в госкорпорации, новый держатель 30% акций компании "Дело" - АО "Атомэнергопром" - реализует планы диверсификации заработка "Росатома", который ищет для этого новые возможности помимо развития атомной отрасли.

Впрочем, увеличение количества транзитных судов в российской Арктике выгоды стране не принесет. Тарифы для прохода по Севморпути Россия ввести не может: согласно Конвенции ООН по морскому праву от 1982 года, "иностранный судно, проходящее через территориальное море, может облагаться только сборами в оплату за конкретные услуги, оказанные этому судну". Выходит, что если судно проходит по СМП без остановки и разгрузки в российском порту, то, кроме платы за возможную ледокольную проводку и лоцманского сбора, государство не получает ничего.

"Сегодня транзит через Арктику для грузовладельцев экономически непривлекателен. Инфраструктуру Севморпути предпочтительнее развивать в собственных интересах России, - считает Юрий Щербанин, заведующий лабораторией Института народнохозяйственного прогнозирования РАН. - Хорошая перспектива развития международных перевозок по Севморпути - это поставки углеводородного и других видов сырья с российских производств в Арктике. В этом случае сокращение расстояния приносит ощутимые плюсы, да и возможные задержки при доставке продукции в сложных ледовых условиях не столь уж и критичны, поскольку перерабатывающие предприятия всегда имеют серьезные буферные запасы".

На море и на суше

Для регулярных поставок по восточному плечу СМТК необходимы мощные атомоходы: несмотря на споры климатологов о потеплении, арктические моря продолжают замерзать. В планах "Росатома" - строительство пяти универсальных атомных ледоколов проекта 22 220 мощностью 60 МВт. Три из них - "Арктика", "Сибирь" и "Урал" - усилиями

Балтийского завода уже выходят на итоговые стадии готовности и вскоре заменят исчерпавшие свой ресурс атомоходы "Вайгач", "Таймыр" и "Ямал".

Еще более мощные ледоколы проекта "Лидер" планируется строить на новом судостроительном комплексе "Звезда" на Дальнем Востоке. По словам вице-премьера Юрия Борисова, два из потенциальных трех "Лидеров" будут заложены уже в 2020 году. Атомоходы будут работать в восточной части Севморпути для обеспечения круглогодичной навигации.

"НоваТЭК" планирует создать предприятие для строительства ледоколов на сжиженном природном газе, которые впоследствии перейдут в управление "Атомфлота". Согласно этой концепции, СПГ-ледоколы (обсуждается создание серии из трех-четырёх судов) будут иметь предпоследний ледовый класс Icebreaker 8 и смогут преодолевать арктические льды толщиной от 2,1 до 3,1 метра в зависимости от сезона.

При всех имеющихся планах судостроения, эксперты отмечают острую нехватку ледокольного обеспечения для поставленных на Севморпути целей. "Усилия "Росатома" направлены главным образом на обеспечение круглогодичной транспортировки СПГ в восточном направлении. В соответствии со схемой расстановки все ожидаемые к 2023-2025 годам атомные ледоколы ледового класса Icebreaker 9 будут расставлены от пролива Вилькицкого до Берингова пролива и, очевидно, обеспечат функционирование этой части арктической морской транспортной системы. Двух оставшихся мелкосидящих атомных ледоколов типа "Таймыр" (их вывод из эксплуатации ожидается в 2027-2028 годах) будет недостаточно не только для обеспечения новых проектов в Енисейском заливе (уголь, нефть), но и для обеспечения действующих и строящихся производств в Обской губе, а также для работы "Норникеля". Задержка с решением о строительстве ледоколов на СПГ может самым пагубным образом сказаться на круглогодичной устойчивости судоходства в юго-западной части Карского моря", - считает Михаил Григорьев, директор консультационной компании "Гекон".

По мнению директора Арктического центра стратегических исследований Северного (Арктического) федерального университета Юрия Лукина, для более эффективной работы "требуется развитие сухопутных транспортных связей между портами, поскольку и сухопутные, и портовые транспортные мощности региона Севморпути могут использоваться для внешнеторговых связей России. Развитие полноценной транспортной системы повысит эффективность освоения крупных месторождений на территории Арктической зоны Российской Федерации и за ее пределами".

Пока единственной связкой моря и суши, получившей развитие, является проект железнодорожной магистрали "Северный широтный ход" (СШХ) в Ямало-Ненецком автономном округе (ЯНАО). Идея начала 1950-х годов была поднята из архивов благодаря интересу добывающих компаний к масштабным запасам газа на полуострове. Соединив участки Северной и Свердловской железных дорог, СШХ сократит расстояния доставки грузов, предоставит доступ к портам в европейской части России.

Участниками концессионного соглашения, подписанного в 2018 году, стали РЖД, "Газпром", "НоваТЭК" и правительство Ямало-Ненецкого автономного округа. С учетом частных и государственных инвестиций общий объем финансирования составит порядка 237 млрд рублей. Планируется, что к 2025 году объем перевозок по СШХ составит более 20 млн тонн в год.

Выход в море Северному широтному ходу может обеспечить СШХ-2 - проект железнодорожной ветки от станции Бованенково до одного из портов на арктическом побережье - Харасавэя или Сабетты.

Процесс согласования проектов идет медленно. По словам Павла Иванкина, генерального директора Института исследования проблем железнодорожного транспорта, заключение концессионного соглашения по СШХ не решило принципиальных вопросов: "Проект не имеет четкой правовой конструкции, по-прежнему неясно, передаст ли концессионер СШХ в собственность РЖД или оставит его в статусе частной железной дороги. К тому же для полноценного функционирования СШХ потребуется реконструкция отдельных участков Северной железной дороги. С учетом всего спектра предстоящих задач и макроэкономических показателей сдвиг сроков реализации проекта вправо неизбежен".

Для обеспечения инфраструктурной безопасности на всем протяжении арктического морского маршрута необходима устойчивая связь. Минобороны России прорабатывает собственное решение этой проблемы и планирует протянуть по дну арктических морей оптоволоконный кабель. Планируется, что к 2025 году линия длиной 12 700 км соединит Североморск с Владивостоком. Оптоволокно будет служить исключительно Минобороны и силовым структурам. Для гражданских целей планируется подключить спутниковую связь: "Росатом" и "Роскосмос" ставят целью запуск нескольких космических аппаратов для обеспечения бесперебойного сигнала в акватории СМП.

## **ТАСС; 2020.20.01; РЖД ОБНОВЯТ ПАРК ЛОКОМОТИВОВ НА БАМЕ И ТРАНССИБЕ ЗА ПЯТЬ ЛЕТ**

"Российские железные дороги" в ближайшие пять лет обновят парк локомотивов, которые работают на Байкало-Амурской и Транссибирской магистралях, говорится в сообщении холдинга.

"В рамках программы развития БАМа и Транссиба в ближайшие пять лет будет завершено полное обновление парка локомотивов на Восточном полигоне железных дорог", - отмечается в пресс-релизе.

Как сказал заместитель генерального директора РЖД Олег Валинский, слова которого приводятся в сообщении, в 2020 году на Восточный полигон поступит 121 новый электровоз 3ЭС5К, а к 2025 году в эксплуатации будут только современные машины, которые смогут работать с увеличенным пробегом и возить составы массой до 7,1 тыс. т.

"Если говорить о важности развития Восточного полигона для российских железных дорог, то приведу только две цифры: в 2019 году компания закупила 738 новых локомотивов на всю сеть. Из них треть - 252 единицы - были направлены на четыре дороги, образующие полигон. То есть особое внимание уделяется обновлению тягового подвижного состава именно в этой части страны", - приводит холдинг реплику Валинского.

План закупок локомотивов на 2020 год подразумевает приобретение 640 единиц. РЖД планируют закупить около 140 электровозов у "Синары", 25 маневровых локомотивов ТЭМ14 у Людиновского завода, оставшуюся часть холдинг приобретет у ТМХ. При этом для работы на Восточном полигоне компания приобретает локомотивы производства ТМХ - холдинг имеет там развитую сеть сервисных центров. Ранее сообщалось, что всего РЖД планируют закупить 5,9 тыс. локомотивов до 2025 года.

<https://tass.ru/ekonomika/7561489>

## **ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ КОРНЯ; ЕЛЕНА МУХАМЕТШИНА; СВЕТЛАНА БОЧАРОВА; 2020.21.01; КТО ЧТО ПОТЕРЯЕТ И ПРИОБРЕТЕТ ПОСЛЕ ВНЕСЕНИЯ ПОПРАВОК В КОНСТИТУЦИЮ; К ЧЕМУ ПРИВЕДЕТ ИЗМЕНЕНИЕ ОСНОВНОГО ЗАКОНА**

Президент Владимир Путин в понедельник внес в Госдуму проект закона «О совершенствовании регулирования отдельных вопросов организации публичной власти». В нем содержатся поправки в общей сложности в 22 статьи Конституции, реформу которой президент анонсировал 15 января в послании парламенту.

Внесение поправок оказалось неожиданным, ведь специально созданная Путиным для их обсуждения рабочая группа успела провести лишь два заседания, определившись только с основными направлениями своей деятельности. «Предложения уже были готовы, чего же тянуть», – объяснил ускорение процесса собеседник «Ведомостей» в рабочей группе. Сама она теперь займется уточнением процедуры «общероссийского голосования» по поправкам, подготовкой их ко второму чтению и определением переходного периода, говорит сопредседатель рабочей группы Павел Крашенинников. В числе возможных уточнений он называет норму, предусматривающую роспуск Госдумы в случае затягивания сроков утверждения ею членов правительства.

Самую серьезную корректировку должна претерпеть ст. 83, где перечислены полномочия президента: в ней появится семь новых пунктов, а три действующих изложены в новой редакции. Среди новых норм – право главы государства формировать Госсовет,

создающийся «в целях обеспечения согласованного функционирования и взаимодействия органов госвласти, определения основных направлений внутренней и внешней политики РФ и приоритетных направлений социально-экономического развития государства». До сих пор эти функции считались прерогативой президента, а соответствующие пункты содержатся в ст. 80, менять которую Путин не предлагает. При этом в поправках отсутствует оговорка о том, что президент не только формирует, но и возглавляет Госсовет (как, например, Совет безопасности).

Статьи, касающиеся процедуры назначения правительства, изложены примерно так, как об этом и говорилось в послании. Назначать премьера, его заместителей и «гражданских» министров, как и сейчас, будет президент, но только после утверждения их Госдумой. При этом из поправок следует, что президент сможет отправить премьера в отставку, не увольняя одновременно все правительство, как того требует действующая Конституция. Глав силовых ведомств, МИДа и МЧС президент будет назначать в обход Думы, но после консультаций с Советом Федерации. Факт существования министерств и ведомств, руководство которыми осуществляет лично глава государства, впервые закрепляется на уровне Конституции.

Дополнительные полномочия, как и обещал Путин в послании, получают Совет Федерации и Конституционный суд. Первый будет прекращать по представлению президента полномочия судей «в случае поступка, порочащего честь и достоинства судьи». А Конституционный суд сможет проверять – тоже по просьбе президента – не вступившие в силу законы, но лишь в том случае, если Совет Федерации и Госдума преодолели президентское вето: подписать их президент будет обязан лишь после признания их соответствующими Основному закону.

Одновременно (об этом в послании ничего не говорилось) Путин предложил сократить число судей Конституционного суда с 19 до 11. Фактически этот суд уже несколько лет работает не в полном составе: сейчас там 15 судей, старые кадры постепенно уходят по достижении предельного возраста (70 лет), а новых президент давно не назначает. Поэтому, возможно, специально сокращать судей и не потребуется: в 2020 г. 70 лет исполнится Николаю Бондарю, Александру Бойцову и Юрию Данилову, а в 2021 г. – Сергею Маврину и Юрию Рудкину.

Обещанный в послании отказ от приоритета международного права над Конституцией Путин предложил прописать в ст. 79, что позволит избежать созыва Конституционного собрания для внесения изменений в ст. 15 первой главы, декларирующую приоритет международных соглашений над национальными законами. Поправки разрешают не исполнять решения международных органов, если Конституционный суд решит, что они противоречат Конституции (сейчас Конституционный суд может признать неисполнимым только решение ЕСПЧ).

Аналогичный подход применен и к поправкам о местном самоуправлении власти: пункт о том, что оно не входит в систему органов госвласти, содержится в той же первой главе (ст. 12), но поправки предложено внести в ст. 132 и 133. В первой из них будет записано, что органы местного самоуправления и органы госвласти входят в «единую систему публичной власти», хотя действующее законодательство не дает определения этому понятию. А в ст. 133 речь идет о выполнении органами местного самоуправления во взаимодействии с органами госвласти «публичных функций и полномочий».

Поправки, по сути, конкретизируют логику послания, состоящую в том, что трансформация системы связана с наращиванием в ней институциональной сложности: все госинституты и ветви власти получают дополнительные полномочия, включая и институт президента, говорит руководитель ИСЭПИ Дмитрий Бадковский: «Президент также получает дополнительные полномочия, касающиеся отрешения судей или проверки конституционности законопроектов. Таким образом, институт президентской власти остается сильным, ослабляется только возможность его долгосрочного персонального удержания за счет нормы о том, что одно лицо не может быть главой государства более двух сроков». Но вопросы по ряду направлений остаются – в первую очередь это касается Госсовета, считает эксперт: «В формулировку заложены серьезные вопросы, оказывающиеся в сфере ведения Госсовета, и это выглядит так, что он становится органом стратегического планирования. Формирование Госсовета отнесено к полномочиям

президента, но кто входит в его состав и кто им руководит, будет раскрыто уже в федеральном законе». Поэтому остается время и некое пространство для маневра, чтобы дополнительно расставить акценты в сценарии транзита тогда, когда будет необходимо, добавляет Бадовский.

Судя по всему, авторы поправок в Конституцию хотели двух вещей: включить Госсовет в Конституцию, но не дать слишком много амбиций губернаторам, рассуждает политолог Алексей Макаркин: «Госсовет – это региональная структура. Не для того губернаторов исключали из Совета Федерации почти 20 лет назад, чтобы их снова куда-то включать и давать им какие-то большие права». Вероятно, Госсовет станет площадкой для нынешнего президента, если он уйдет со своего поста, а уж «оборудовать» ее можно будет и позже, полагает эксперт. При этом описанный в поправках Госсовет вполне может стать местом работы Путина в будущем, допускает Макаркин: «Как у нас говорят, не место красит человека, а человек – место». Полномочия Госсовета в поправках описаны очень общо, но ясно, что эта структура будет утверждать стратегические документы, в частности основы внешней политики, которые всегда находились в компетенции президента, обращает внимание эксперт. При этом губернаторы, которые сейчас входят в Госсовет, основами внешней политики заниматься не будут, уверен Макаркин: «Это не их компетенция, вероятнее, заниматься вопросами внешней политики будет председатель Госсовета».

<https://www.vedomosti.ru/politics/articles/2020/01/20/821053-popravok-v-konstitutsiyu>

На ту же тему:

<https://iz.ru/966473/natalia-bashlykova-pavel-panov-liubov-lezhneva/so-skorostiu-dumy-popravki-v-konstitutciiu-mogut-priniat-k-kontcu-fevralia>

<https://www.kommersant.ru/doc/4225950>

<https://www.rbc.ru/politics/21/01/2020/5e25b8779a79470c237a5af0?from=center>

## **ВЕДОМОСТИ; ЕЛИЗАВЕТА БАЗАНОВА; АННА ХОЛЯВКО; СВЕТЛАНА ЯСТРЕБОВА; 2020.21.01; ПРАВИТЕЛЬСТВО МЕДВЕДЕВА СЭКОНОМИЛО ДЛЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА МИШУСТИНА БОЛЕЕ 1 ТРЛН РУБЛЕЙ; ТАКУЮ СУММУ ОНО НЕ УСПЕЛО ПОТРАТИТЬ В ПРОШЛОМ ГОДУ**

Ушедшее в отставку правительство Дмитрия Медведева не успело потратить за 2019 г. 1,12 трлн руб. О таких предварительных итогах исполнения федерального бюджета отчитался Минфин. Всего было потрачено 18,2 трлн руб. – 94,2% от плана. Медленнее власти тратили деньги только в 2007 г.

В 2019 г. правительство начало выполнять нацпроекты – программу президента Владимира Путина до 2024 г. Их цена – 25,7 трлн руб., в том числе 13 трлн – из федерального бюджета. Чтобы собрать деньги, власти с 2019 г. повысили НДС с 18 до 20%, что пополнило федеральный бюджет более чем на 600 млрд руб. Но потратить их чиновникам не удалось.

Из 1,75 трлн руб., заложенных на нацпроекты, чиновники не успели потратить в 2019 г. 8,6% средств (или 150 млрд руб.), остальную часть бюджета также не удалось полностью израсходовать – непотраченными остались 965 млрд. Около трети суммы приходится на расходы на нацоборону и нацбезопасность. Например, Минобороны не израсходовало почти 15% бюджета, выделенного на прикладные военные исследования, указывает Минфин. Еще почти 100 млрд руб. чиновники не успели потратить на засекреченные статьи бюджета.

Впервые о риске не израсходовать 1 трлн руб. из бюджета сообщила зампредседателя Счетной палаты Галина Изотова в ноябре 2019 г. Позже ее прогноз подтвердил председатель Счетной палаты Алексей Кудрин. Непотраченная сумма растет последние годы – с 2016 по 2019 г. она увеличилась примерно в 5 раз – с 220 млрд руб. до 778 млрд в 2018 г. и 1,12 трлн в 2019 г.

В предыдущие годы расходы бюджета были меньше, деньги распределялись на ежегодные понятные траты, объясняет директор Научно-исследовательского финансового института Минфина Владимир Назаров, но в 2019 г. к ним добавились расходы на новые проекты и система еще не успела выстроить четкое управление ими.

Плохая организация угрожает нацпроектам, признавал Медведев, как минимум по трем из 13 есть риски не достигнуть запланированных на 2019 г. показателей, предупреждал он. Это поддержка экспорта, малого и среднего бизнеса, стимулирование роста производительности труда. В макроэкономическом прогнозе на 2020–2022 гг. Минэкономразвития предупреждало, что в 2019 г. не удастся достигнуть пяти национальных целей – например, повысить реальные располагаемые денежные доходы на 0,5%, замедлить сокращение населения (по плану правительства в 2019 г. естественная убыль должна была замедлиться, но, по прогнозу Минэкономразвития, она ускорится).

О рисках неизрасходования бюджета предупреждал и министр экономического развития Максим Орешкин. По его оценкам, нехватка совокупного спроса в 2019 г. превысит 1 трлн руб. Это недополученные населением доходы, прибыль – компаниями, доходы бюджета – все это в итоге сказывается на темпах экономического роста, говорил он.

Непотраченные 1,12 трлн руб. – это примерно 1% ВВП в 2019 г., но эта сумма накопилась за несколько лет, сказал главный экономист ING по России Дмитрий Долгин. Больше всего смущает нерегулярность расходования денег, отмечает главный экономист Альфа-банка Наталия Орлова, об этом свидетельствует в том числе резкий рост импорта в IV квартале 2019 г., который все предыдущие кварталы, напротив, сокращался. Это указывает на огромную роль бюджетных расходов в росте экономики, считает Орлова. По данным Росстата, в III квартале 2019 г. рост ВВП ускорился с 0,7% в первом полугодии до 1,7% в годовом выражении.

Хотя по сравнению с 2018 г. расходы выросли на 8–9% и представить себе, что они вырастут еще сильнее, было сложно, но отклонение от запланированных трат, конечно, большое, замечает Орлова. При этом цена на нефть, при которой бюджет был сбалансирован, снизилась с \$50 до \$49/барр., обращает она внимание. Это значит, что, хотя, с одной стороны, бюджет выглядит стимулирующим, на самом деле продолжилась его консолидация. Основной вопрос – как новое правительство распорядится непотраченными деньгами, считает Долгин, как быстро и на что израсходует – на социальную поддержку, на финансирование человеческого капитала или на инвестиции в инфраструктуру. Пакет демографических и социальных стимулов из послания президента Федеральному собранию обойдется только в 2020 г. бюджету в 400–450 млрд руб., говорил первый вице-премьер и министр финансов Антон Силуанов.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2020/01/21/821074-pravitelstvo-medvedeva>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4226025>

## **ТАСС; 2020.20.01; В ПЕТЕРБУРГЕ ПЛАНИРУЕТСЯ СТРОИТЕЛЬСТВО РАЗВЯЗКИ С ЗСД В ЦЕНТРЕ ГОРОДА**

Власти Санкт-Петербурга готовят конкурсную документацию на строительство развязки с Западным скоростным диаметром (ЗСД) в районе Шкиперского протока в Василеостровском районе. Стоимость проекта оценивается в 7,1 млрд рублей, строительство объекта займет около 2,5 лет, сообщили ТАСС в понедельник в пресс-службе городского комитета по инвестициям.

Новая развязка позволит повысить транспортную доступность динамично развивающегося Васильевского острова и повысить востребованность ЗСД.

"Согласно данным проектной документации, получившей в сентябре 2019 года положительное заключение Госэкспертизы, сметная стоимость развязки в районе Шкиперского протока составляет 7,1 млрд рублей. Плановый срок строительства - около 2,5 лет", - отметила собеседница агентства.

Проект развязки также включает реконструкцию улично-дорожной сети Шкиперского протока.

Строительная компания "Производственное объединение "Возрождение" уже ведет строительство транспортной развязки ЗСД с на пересечении с Шуваловским проспектом. Стоимость контракта составила 4,7 млрд рублей, завершить работы планируется до 1 декабря 2021 года. Развязка дополнительно свяжет магистраль с Приморским районом. По

информации властей региона, ввод новых развязок позволит заметно повысить выручку АО "ЗСД" за счет повышения транспортной востребованности ЗСД.

В сентябре 2019 года Петербургский филиал Главгосэкспертизы России одобрил проектно-сметную документацию по подготовке территории строительства на участке от транспортной развязки ЗСД с Благодатной улицей до транспортной развязки проектной Широтной магистрали с Витебским проспектом на юге Санкт-Петербурга. Проект реализуется с целью подключения ЗСД к Широтной магистрали скоростного движения, которая свяжет автомобильные маршруты на юге и востоке Санкт-Петербурга.

В 2020-2021 годах городские власти планируют направить 4,5 млрд рублей на строительство новых развязок с магистралью, 2020 году - 2,57 млрд рублей, в 2021 году - 1,95 млрд рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/7559439>

## **ТАСС; 2020.20.01; ПРОЕЗД ПО МОСТУ ЧЕРЕЗ ЛЕНУ БУДЕТ БЕСПЛАТНЫМ ДЛЯ ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ**

Проезд по мосту через реку Лена в Якутии будет бесплатным для легковых автомобилей, сообщает пресс-служба группы "ВИС".

"Группа "ВИС" при реализации проекта создания моста в Якутии будет руководствоваться нормой федерального законодательства и позицией руководства Республики Саха (Якутии), которая четко сформулирована: плата за проезд по мосту с владельцев легковых автомобилей [в том числе с прицепом высотой до 2 метров] и мототранспортных средств взиматься не будет", - говорится в сообщении компании.

При этом в группе "ВИС" подчеркнули, что введение платы за проезд противоречило бы российскому законодательству, поскольку альтернативный маршрут проезда отсутствует. "О конкретных тарифах для других видов транспорта сейчас говорить рано. Этот вопрос будет решаться после завершения стадии строительства", - уточнили в компании.

Ранее газета "Ведомости" писала, что проезд по автомосту будет платным для всех видов транспорта.

Как сообщали в пресс-службе правительства Якутии, консорциум группы "ВИС" и "РТ-Развитие бизнеса" (дочерняя структура госкорпорации "Ростех") - "Национальная инфраструктурная компания" - признан победителем торгов на строительство автомобильного моста через реку Лена. "РТ-Развитие бизнеса" владеет 33,4% в консорциуме, у ВИС - 66,6%.

<https://tass.ru/ekonomika/7560881>

## **ТАСС; 2020.20.01; ПЕРВЫЕ 100 ПОЕЗДОВ ПЕРЕВЕЗЛИ ПО КРЫМСКОМУ МОСТУ 85 ТЫС. ПАССАЖИРОВ**

Первые 100 поездов проехали по Крымскому мосту, перевезя 85 тыс. пассажиров, сообщили журналистам в понедельник в инфоцентре "Крымский мост".

"Сто пассажирских поездов прошли по Крымскому мосту почти за месяц. Они перевезли на своих маршрутах 85 тыс. пассажиров. Пик пассажиропотока пришелся на 3 января: 2800 человек проехали под железнодорожной аркой", - говорится в сообщении.

Сотым по счету стал поезд, выполняющий рейс из Севастополя в Санкт-Петербург. Он пересек Керченский пролив 19 января в 23:10 по мск.

Со дня открытия железнодорожного движения ежедневно по Крымскому мосту проходят от двух до четырех пассажирских составов дальнего следования "Таврия", которые соединяют города Крыма с Москвой, Санкт-Петербургом, Тверью, Рязанью, Мичуринском, Воронежем, Россошью, Ростовом-на-Дону, добавили в инфоцентре. "Интенсивность движения по мосту будет увеличиваться с поэтапным расширением географии круглогодичных и сезонных маршрутов компанией-перевозчиком", - отмечается в сообщении.

Также в инфоцентре уточнили, что железная дорога эксплуатируется в штатном режиме. "На мосту работают системы автоматики, которые коммуницируют с постом управления (электрической централизации) на керченском берегу. Дежурные на посту в режиме реального времени следят за графиком движения составов, корректируют их скорость и

межпоездной интервал. Параллельно ведется технический надзор за состоянием опор и пролетных строений, в том числе с помощью приборов и датчиков. Вся информация поступает в Центр управления производством на таманском берегу", - сообщили в инфоцентре.

<https://tass.ru/obschestvo/7558389>

## **ТАСС; 2020.20.01; ЭКСПЕРТЫ: РАЗВИТИЕ УГЛЕДОБЫЧИ СДЕРЖИВАЮТ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ НА ВОСТОКЕ**

Погрузки экспортного угля из России на сети "Российских железных дорог" (РЖД) в 2019 году выросли в среднем на 8,6% - до 155 млн т. По данным, опубликованным на официальном сайте РЖД, большая часть угольного экспорта - порядка 86 млн т по итогам прошлого года - приходится на дальневосточное направление, где показатель роста погрузки ниже среднего - всего 7,1%. Эксперты из регионов, где развита угольная промышленность, и представители угольных и стивидорных компаний рассказали ТАСС, как влияют на динамику добычи пропускные мощности железной дороги и почему так важно провести модернизацию Восточного полигона РЖД в кратчайшие сроки.

### **Перспективы развития**

Проект развития железных дорог Восточного полигона предусматривает увеличение в 2020 году провозной способности Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей в направлении морских портов и пограничных переходов Дальнего Востока до 124,9 млн т или на 66,8 млн т в год к уровню 2012 года. Ожидается, что возможный переход в стадию так называемого БАМ-2 - дальнейшего развития инфраструктуры за пределами 2020 года - даст прирост грузов по данному направлению в 2024-2025 годах примерно на 114 млн т по сравнению с 2012 годом.

Как сообщил на последнем совещании угольщиков с РЖД вице-губернатор Кузбасса Андрей Панов, в ноябре прошлого года РЖД представила правительству РФ предложения по пересмотру параметров своей инвестиционной программы на 2020-2022 годы, в которых предлагается сократить объем инвестиций в развитие Восточного полигона на 161 млрд рублей.

"Главными причинами снижения инвестиций называются недостаточная оснащенность строительных подрядных организаций и длительность процедур проектирования, экспертизы и согласования строительства объектов. <...> Данные предложения РЖД создают риск недостижения целевых показателей по вывозу грузов по срокам, регионам формирования грузопотоков и объемам", - сказал Панов.

Внимание на проблему ограниченной пропускной способности Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей на своей ежегодной пресс-конференции обратил и президент России Владимир Путин. Он отметил, что государству необходимо "обеспечить развитие Восточного полигона", и допустил возможность того, что финансироваться этот проект будет из Фонда национального благосостояния.

### **Во главе угла**

Лидером по объемам экспортных отгрузок угля среди российских регионов является Кузбасс. На угольные компании Кемеровской области приходится порядка 60% от всей угледобычи в стране и 70% от общего объема экспорта угля из России. Минувший год для кузбасских угольщиков был особенно непростым: на фоне падения цен на уголь на мировых рынках, снижения спроса на Западе и трудностей вывоза при экспорте на Восток из-за перегруженных железных дорог многие угольные компании были вынуждены значительно сократить добычу или даже временно приостанавливали ее. По данным департамента угольной промышленности Кемеровской области, впервые за несколько лет в Кузбассе годовые объемы добычи продемонстрировали отрицательную динамику, снизившись на 1,7% - до 251 млн т угля против 255,3 млн т в 2018 году.

Как пояснил в пресс-центре ТАСС в Новосибирске начальник департамента по недропользованию по Сибирскому федеральному округу (Сибнедра) Алексей Партолин, запасов угля в Кузбассе достаточно для увеличения объемов добычи, а одной из причин ее сокращения является падение цен на уголь на мировых рынках и высокие логистические издержки.

"Запасов достаточно на десятки лет. Для угольной отрасли на сегодня ситуация не очень хорошая в части экономики. Стоимость угля на мировом рынке очень упала, предприятия кемеровские в очень затруднительной ситуации. У нас с учетом географического положения значительная часть затрат, которые ложатся в стоимость угля, - это транспорт, это железная дорога, которая доставляет и на запад, и на восток", - сказал Партолин.

В настоящее время пропускные способности железных дорог Восточного полигона (БАМа и Транссиба) сильно загружены, при этом, как считают власти Кузбасса, они не обеспечивают потребности кузбасских грузоотправителей в полном объеме. "Только за 2019 год, при прогнозируемом увеличении объемов поставки угля на экспорт в восточном направлении на порядка 5%, фактическое увеличение составило только 3% - 56,2 млн т в 2019 году против 54,5 млн т в 2018 году", - сообщили в министерстве транспорта региона в ответ на запрос ТАСС.

С аналогичной проблемой столкнулись угольщики и в другом угледобывающем регионе, сильно удаленном от морских портов, - Республике Хакасия. Логистические трудности с экспортом угля на Восток негативно сказались на объемах добычи, корректировке инвестиционных программ и снижении налоговых поступлений в бюджет, сообщили ТАСС в правительстве республики.

"Предприятия не могут вывезти продукцию в восточном направлении, что вынуждает снизить возможные объемы производства. По итогам 11 месяцев 2019 года на складах угледобывающих предприятий региона накопились остатки готовой продукции в размере 4,7 млн т, что, в свою очередь, снижает прибыль угледобывающих организаций, и как следствие наблюдается снижение налога на прибыль [в размере] более 1 млрд рублей. Также угледобывающие предприятия вынуждены сворачивать свои инвестиционные программы", - сообщили в ответ на запрос агентства.

#### География экспорта

Руководство угольных компаний и РЖД в течение 2019 года неоднократно садились за стол переговоров, чтобы договориться о взаимовыгодных условиях на перевозку угля в направлении портов для дальнейшего экспорта за рубеж. Совещания проходили в Кузбассе, по их итогам РЖД в прошлом году предоставляла угольщикам скидки на перевозку энергетического угля в направлении припортовых станций Северо-Кавказской и Северо-Западной железных дорог.

Однако добывающие компании заинтересованы в том, чтобы везти уголь на восток, в страны Азии, где полезное ископаемое в последние годы имеет высокий спрос и конкурентную цену. К примеру, в Хакасии отгрузки в страны АТР за 2019 год увеличились почти на 40%, тогда как экспорт в Европу упал более чем на 31%. Кузбасс за последние семь лет втрое увеличил поставки угля на Восток.

Такие тенденции в экспорте характерны не только для угля, но и для родственных ему видов продукции - кокса, а также чугуна и стали, производители которых также используют железные дороги Восточного полигона для поставок своим ключевым зарубежным потребителям.

#### Потенциальный рост

По мнению представителей угольных и стивидорных компаний, сроки модернизации железных дорог на Востоке напрямую связаны с темпами развития промышленности внутри страны, ростом региональных экономик, а также ускорением экспортной логистики в страны АТР и, как следствие, способны существенно повлиять на объемы российского экспорта.

"В [Азиатско-Тихоокеанском] регионе активно строятся новые металлургические заводы, причем создаются как новые доменные мощности, потребляющие кокс, так и электросталеплавильные, потребляющие чугун. Расширение пропускной способности железной дороги и портов [в восточном направлении] позволит нам сократить сроки доставки, а также повысить конкурентоспособность поставок металлургического сырья на рынки стран АТР", - оценили перспективы в кузбасском "Промышленно-металлургическом холдинге".

Увеличение пропускной способности железных дорог на Восточном полигоне сможет способствовать более активному росту грузооборота стивидорных компаний Дальнего Востока, которые уже готовы к увеличению перевалки грузов с железной дороги на

морские суда. Ключевая компания по перевалке и хранению угля, поступающего в порт Находки железнодорожным транспортом, "Терминал Астафьева", в прошлом году не получила порядка 700 тыс. т угля, что составляет 22% от его общего грузооборота. На 2020 год прогнозируется сокращение объемов годового прироста почти вдвое, сообщил ТАСС исполнительный директор "Терминала Астафьева" Александр Ганин.

"Без сомнения, ограничения пропускной способности железных дорог влияют на поставки угля к морским портам. Если будет увеличена пропускная способность железных дорог Восточного полигона, то "Терминал Астафьева" готов увеличить грузооборот в два раза - до 6 млн т [в год] - такой объем позволяют перегружать мощности нашего терминала", - отметил Ганин.

Угольщики также готовы увеличить объемы добычи при гарантии того, что смогут в срок экспортировать продукцию в страны Востока и Азии.

<https://tass.ru/ekonomika/7557779>

## **КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.21.01; НЕФТЬ СЛИВАЕТСЯ В BRUNSWICK RAIL; ПГК ПРОДАЛА ВЕСЬ ПАРК ЦИСТЕРН**

Brunswick Rail, о намерении приобрести которую заявляла Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК), заметно укрепила свои позиции на рынке перевозки нефти и нефтепродуктов. Компания приобретает 13 тыс. цистерн у Первой грузовой компании (ПГК) Владимира Лисина. Сумма сделки не раскрывается, однако, по оценкам источников "Ъ" на рынке, может составить порядка 19 млрд руб., исходя из условий, которые предлагала ПГК. С этой сделкой ПГК выходит из нефтеналивного сегмента, а Brunswick Rail с 17 тыс. цистерн сможет обеспечить дополнительным парком отраслевых грандов, которые вступят в борьбу за новые крупные контракты от «Роснефти» в 2021 году.

Первая грузовая компания Владимира Лисина продает весь парк цистерн — порядка 13 тыс. единиц. Как рассказали "Ъ" два источника на рынке, компания, которая приняла стратегическое решение по выходу из нефтеналивного сегмента, искала покупателей в широком круге специализированных операторов, обращаясь в «Нефтетранссервис» Вячеслава и Вадима Аминовых и Алексея Лихтенфельда, «Трансойл» Геннадия Тимченко, RailGo Рахмана и Искандера Халиловых, но не договорилась о цене. Один из источников "Ъ" уточняет, что у ПГК парк цистерн немолодой, у 4 тыс. цистерн срок службы истекает в 2020–2023 годах, еще у 3 тыс. — до 2029 года. При этом запросы у ПГК были в интервале 1,4–1,5 млн руб. за единицу, а покупатели были готовы максимум на 1,2–1,3 млн руб.

Тем не менее, рассказывают три собеседника "Ъ" на рынке, в итоге покупатель был найден. По их словам, им стала оперлизинговая компания Brunswick Rail Ильи Беляева. В Brunswick Rail "Ъ" подтвердили факт сделки, не раскрывая сумму и условия.

Приобретение 13 тыс. цистерн сильно меняет структуру парка Brunswick Rail.

До сделки компания располагала лишь 4 тыс. цистерн — впрочем, довольно новых. Общий парк компании — около 28 тыс. вагонов.

ПГК в данный момент — один из основных игроков рынка перевозок нефтеналивных грузов. 1 января 2016 года компания заключила долгосрочный контракт с «Роснефтью» на перевозки 83 млн тонн нефтегрузов до 31 марта 2021 года. В ПГК от комментариев отказались.

Сама Brunswick Rail в последние месяцы находилась в процессе подготовки к поглощению — о намерении приобрести ее заявляла Государственная транспортная лизинговая компания в партнерстве с Freight Village RU (см. "Ъ" от 11 ноября 2019 года). В октябре глава ГТЛК Сергей Храмагин говорил, что со структурой сделки компания определится в ближайшее время. В ГТЛК не уточнили статус сделки.

Собеседник "Ъ" на рынке говорит, что ситуация на рынке нефтеналива непростая — этой зимой наблюдается профицит, несмотря на то что зима — традиционно высокий сезон для этого сегмента. Если летом существует фактор ремонта НПЗ и конкуренции со стороны речного транспорта, зимой парка обычно не хватает. В сложившуюся ситуацию, полагает он, свой вклад внесло множество факторов, в том числе теплая зима и невысокие объемы переработки.

Между тем, говорит глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров, в целом рынок нефтеналива движется в сторону дефицита под влиянием списания парка и планируемого роста переработки нефти в 2020 году. Ставки достигают 1,4 тыс. руб. за вагон в сутки, что уже сопоставимо со ставками на полувагоны. При этом в первом квартале 2021 года истекают долгосрочные контракты «Роснефти», говорит эксперт, и основные участники рынка консолидируют парк в преддверии новой договорной кампании. В этой связи ПГК, у которой в действующих контрактах «Роснефти» задействовано более половины парка цистерн и чья стратегия не предполагает инвестиций в этот сегмент, выбрала оптимальный момент и покупателя, который позволит компании выполнить обязательства по контракту с «Роснефтью», отмечает господин Бурмистров. Собеседник “Ъ” на рынке предполагает, что пока парк будет отдан покупателем в аренду ПГК, которая продолжит исполнять контракты.

<https://www.kommersant.ru/doc/4225949>

## **КОММЕРСАНТЬ; ПОЛИНА СМЕРТИНА, АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.21.01; УРОВЕНЬ ВОДОХРАНИЛИЩА ПОДНИМАЮТ ДО ПРАВИТЕЛЬСТВА; ЭНЕРГЕТИКИ И РЕЧНИКИ УГЛУБИЛИСЬ В НИЖНЕКАМСКИЙ ПРОЕКТ**

Как стало известно “Ъ”, энергетики и речники вернулись к идее поднять уровень воды в Нижнекамском водохранилище. На совещании в Минэнерго обсуждалась возможность повысить его с нынешних 63,3 м до 64 м. Это позволит увеличить загрузку Нижнекамской ГЭС «Татэнерго» и решить проблемы судоходства. Однако против выступают соседние Удмуртия и Башкирия из-за рисков подтопления. По данным “Ъ”, вопрос вынесен на намеченное на 23 января заседание научно-технического совета при правительстве.

Вопрос о повышении уровня воды в Нижнекамском водохранилище обсуждался на совещании 17 января в Минэнерго. На встрече присутствовали представители **Минтранса**, Минприроды, Ростехнадзора, Росморречфлота, Росводресурсов, «РусГидро», «Татэнерго» и др. Совещание было организационным в преддверии заседания научно-технического совета при правительстве по вопросам модернизации объектов Волжско-Камского каскада ГЭС, которое намечено на 23 января.

Нижнекамское водохранилище расположено в долине реки Кама на территории Татарстана. Уровень водохранилища по проекту должен был составить 68 м для оптимальной загрузки Нижнекамской ГЭС (1,2 ГВт) «Татэнерго». Однако в 1990-е годы его уровень был оставлен на отметке 62 м, чтобы предотвратить затопление 90 тыс. га сельхозземель. В 2002 году Татарстан, Башкирия и Удмуртия подписали трехстороннее соглашение о режиме эксплуатации водохранилища на отметке 63,3–63,5 м.

По данным “Ъ”, на совещании представитель «Татэнерго» выступил за то, чтобы поднять уровень водохранилища до 64 м. Источники “Ъ” уверяют, что на совещании все поддержали данную инициативу. Но представители Росводресурсов указывали, что водохранилище — федеральный объект и «Татэнерго» как частная компания не может выступать заказчиком такого проекта. В агентстве настаивали, что в таком случае ГЭС нужно сдавать в эксплуатацию на уровне 64 м, готовить под это проект, проводить общественные слушания и создать новые правила использования водохранилища. Также потребуется небольшая реконструкция шлюза, которую **Росморречфлот** готов провести. Основная причина, по которой проект может быть не поддержан,— это затопление территорий.

В рамках совещания упоминалось, что в затронутых регионах четко исполнялся запрет на застройку ниже отметки 68 м, а следовательно, повышение уровня воды до 64 м не будет нести негативных последствий.

В правительстве Татарстана “Ъ” подтвердили, что поднятие уровня до отметки 64 м находится в пределах допустимой нормы. Резервирование земель под Нижнекамскую ГЭС значит на отметке 68 м, что запрещает строительство зданий, сооружений и дорог в данных границах, а значит, исключает риски подтопления каких-либо объектов, подчеркнули в правительстве. В то же время техническое задание на разработку новых правил использования Нижнекамского водохранилища Росводресурсы смогут выдать

только после оценки возможного влияния также на территорию Удмуртии, Пермского края и Башкирии.

В Удмуртии выступают против поднятия уровня водохранилища без проведения берегоукрепления, заявил “Ъ” министр природных ресурсов региона Денис Удалов. «На правом берегу Камы, где находятся населенные пункты, это Сарапульский, Завьяловский, Воткинский районы, однозначно будут иметь место эрозийные процессы. Они уже происходят в поселке Докша»,— говорит он. По его словам, комплекс мероприятий должен предусматривать затраты и на перенос населенных пунктов. Берегоукрепление в районе поселка Докша может обойтись в 7 млрд руб., отметил министр, добавив, что в Удмуртии 12 населенных пунктов, где потребуется укрепление берега.

Власти Башкирии настаивают на проведении экологической экспертизы, геологических и гидрологических изысканий и опроса жителей башкирских районов, расположенных в непосредственной близости от водохранилища.

Заместитель главы минприроды региона Наталья Наумова сообщила “Ъ”, что необходимо создать межрегиональную рабочую группу по данному вопросу.

В **Росморречфлоте** тему не комментировали. В Росводресурсах и Минэнерго не ответили на запрос “Ъ”. В «Татэнерго» отказались от комментариев до совещания 23 января.

Источники “Ъ” в судоходном сообществе говорят, что поднятие уровня воды до 64 м поможет развитию судоходства на данном участке Камы, где глубина в летний период падает до 3 м, что ниже норматива в 3,6 м. По реке перевозится много нефтепродуктов и минудобрений на экспорт, а также значительный объем строительных грузов внутри Татарстана. Поднятие уровня водохранилища выгодно и «Татэнерго», поскольку позволит увеличить выработку Нижнекамской ГЭС. В 2010 году компания оценивала, что поднятие уровня до 68 м эквивалентно вводу 740 МВт новых мощностей, говорит Владимир Скляр из «ВТБ Капитала». Однако при поднятии уровня до 64 м эквивалент прибавки мощности будет существенно меньшим, отмечает он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4225947>

### **ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ; 2020.21.01; WIZZ AIR ВВОДИТ ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ ИЗ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА В ЧЕТЫРЕ ЕВРОПЕЙСКИХ ГОРОДА; ЛЕТОМ КОМПАНИЯ НАЧНЕТ ПОЛЕТЫ В СОФИЮ, БУХАРЕСТ, БРАТИСЛАВУ И ВИЛЬНИУС**

Летом один из крупнейших европейских лоукостеров – венгерская Wizz Air запустит первые прямые рейсы из Санкт-Петербурга в Европу в режиме открытого неба /Wizz Air Летом один из крупнейших европейских лоукостеров – венгерская Wizz Air запустит первые прямые рейсы из Санкт-Петербурга в Европу в режиме открытого неба. В июне стартуют полеты в Братиславу (4 раза в неделю) и Вильнюс (2 раза в неделю), с июля – в Бухарест и Софию (по 3 раза в неделю), сообщила компания. Все эти направления будут уникальными, напрямую в эти города из Санкт-Петербурга никто не летает.

Сейчас Wizz Air летает из «Пулково» в Будапешт, а ее английская «дочка» Wizz Air UK – в Лондон. Введенный в январе в Санкт-Петербурге режим открытого неба позволит иностранным авиакомпаниям летать в этот город не только из страны своей регистрации.

На сайте Wizz Air сообщается, что минимальная цена билетов по новым направлениям составит 30 евро в одну сторону. Правда, уже 20 января билеты по такой цене были доступны только в Вильнюс, в Софию они стоят минимум 40 евро, в Братиславу и Бухарест – от 70 евро.

Минтранс России установил открытое небо в Санкт-Петербурге для полетов из 30 европейских стран, заявки всех перевозчиков на рейсы по всем направлениям чиновники рассматривают в индивидуальном порядке. На пресс-конференции в Санкт-Петербурге 20 января гендиректор Wizz Air Джозеф Варади рассказал, что четыре города выбраны первыми потому, что авиационные власти этих стран проявили максимальную заинтересованность и быстро одобрили полеты из своих столиц в Санкт-Петербург. Варади заявил, что, если опыт будет успешным и на перелеты из Санкт-Петербурга будет спрос, Wizz Air готова запускать новые маршруты. Придя в свое время в Вену и Тель-

Авив, компания за 3–4 года открыла полеты из каждого города примерно по 40 направлениям, добавил он.

Открытое небо Минтранс по просьбе российских авиакомпаний установил с ограничениями: в рамках этого режима нельзя летать в те города, куда уже летают из Санкт-Петербурга российские перевозчики. Поэтому для прямых перелетов будут закрыты Вена, Лондон, Милан, Рим, Париж, Ницца, Прага, Ларнака, Пафос, Барселона, Малага, Берлин, Дюссельдорф, Гамбург и Мюнхен. Также закрыты для полетов города ярко выраженного выездного туризма для россиян, например болгарские Бургас и Варна.

У «Пулково» «беспрецедентные условия для развития международного авиационного хаба», заявил гендиректор компании «Воздушные ворота Северной столицы» (концессионер «Пулково») Леонид Сергеев, – открытое небо и электронные визы для въезда в Петербург и Ленинградскую область. С 1 ноября для граждан 53 стран введена электронная виза при полетах в Санкт-Петербург. Вместе с открытым небом это должно помочь развитию выездного туризма. Но Wizz Air делает ставку прежде всего на выездной российский туризм. Новые рейсы позволят российским путешественникам посетить Бухарест, Софию, Вильнюс и Братиславу, говорится в релизе компании.

«Естественно, жители Санкт-Петербурга и области способны генерировать серьезный трафик в эти города, но будет и встречный поток иностранных туристов», – уверен директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. Появление прямых рейсов заберет пассажиров у российских авиакомпаний, которые предлагают полеты в Европу через Москву, прежде всего у «Аэрофлота», добавляет Пантелеев.

Предложение «Аэрофлота» в эти города трансфером через «Шереметьево» выглядит хуже. Все пересадки занимают минимум 2 часа, цена в одну сторону летом составляет примерно 170 евро в Софию (против 70 евро у Wizz Air), в Вильнюс – около 150 евро (против 30), в Бухарест – около 165 евро (против 70). Впрочем, российские компании смогут пойти по стопам европейских лоукостеров, уверен Пантелеев. «Когда Wizz Air раскатает эти направления, полеты по ним с целью отобрать часть пассажиров могут начать российские авиакомпании. Ведущие европейские лоукостеры очень эффективны, но у наших перевозчиков есть преимущества в виде рублевых расходов на зарплаты, более дешевое обслуживание в российских аэропортах и низкие ставки аэронавигационных сборов», – указывает эксперт.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/01/21/821059-wizz-air>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4226029>

## **ТАСС; 2020.20.01; РОСТЕХ ПОДГОТОВИЛ ПРЕДЛОЖЕНИЕ О СОЗДАНИИ АВИАКОМПАНИИ С РОССИЙСКОЙ ЛЕТНОЙ ТЕХНИКОЙ**

Ростех подготовил предложение о создании специальной авиакомпании по эксплуатации российских самолетов и вертолетов для развития региональных перевозок, сообщил журналистам индустриальный директор кластера авиации Анатолий Сердюков. В ближайшее время пройдут обсуждения со всеми заинтересованными сторонами, после чего можно будет говорить о параметрах проекта, добавил он.

"Актуализируется программа развития ОАК (Объединенная авиастроительная корпорация) и авиационной отрасли в целом. В рамках этой работы подготовлено предложение о создании специальной авиакомпании. Она будет эксплуатировать произведенную в России авиатехнику. Речь о самолетах ОАК, вертолетах, продукции УЗГА (Уральский завод гражданской авиации)", - сказал Сердюков.

По его словам, создание такой компании направлено на развитие рынка региональных перевозок и повышение мобильности граждан страны. Кроме того, это действенная мера поддержки авиастроения и дополнительный спрос на продукцию.

"Разрабатывается эффективная модель эксплуатации парка отечественных самолетов в различных сегментах рынка. Это означает и полную техническую поддержку, и гибкую финансовую экосистему, включая лизинговые инструменты. Необходимо разрушить мифы об отечественном авиапроме, которые создаются искусственно. Создаваемая модель

должна продемонстрировать наглядно, что российская авиатехника может летать много, комфортно и безопасно", - отметил Сердюков.

История вопроса

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

По словам руководителя Росавиации Александра Нерадько, такая авиакомпания может быть создана на базе дочерней компании действующего перевозчика или как новая.

Президент РФ Владимир Путин по итогам совещания с правительством 11 декабря 2019 года поручил внести предложения о создании авиакомпании для перевозок на Дальнем Востоке. Также он поручил определить сроки начала и объемы серийного производства самолетов для региональных и местных перевозок.

Осенью Ростех отмечал, что создание авиакомпании, которая может стать одним из ключевых потребителей новых российских самолетов, является одной из возможных мер по финансовому оздоровлению ОАК. В настоящее время продолжается процесс интеграции ОАК в госкорпорацию "Ростех".

<https://tass.ru/ekonomika/7557369>

## **ТАСС; 2020.20.01; РОСТЕХ К АПРЕЛЮ 2020 ГОДА ОПРЕДЕЛИТ ИНФРАСТРУКТУРУ ДЛЯ ВЫПУСКА САМОЛЕТА "БАЙКАЛ"**

Госкорпорация "Ростех", Улан-Удэнский авиазавод и власти Бурятии определяют необходимую инфраструктуру для производства легкого многоцелевого самолета "Байкал" ко II кварталу 2020 года, сообщил в понедельник ТАСС глава Бурятии Алексей Цыденов.

Президент России Владимир Путин 15 января поручил правительству РФ рассмотреть вопрос о проектировании и запуске серийного производства самолета "Байкал" на основе прототипа ТВС-2ДТС. Ранее и. о. вице-премьера, полномочный представитель президента РФ в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) Юрий Трутнев говорил, что легкий самолет "Байкал", который должен прийти на смену Ан-2, будет строиться на Улан-Удэнском авиационном заводе (У-УАЗ) в Бурятии, за исключением, возможно, композитного фюзеляжа.

"На сегодняшний день госкорпорация "Ростех" совместно с Улан-Удэнским авиазаводом и правительством Бурятии определяет необходимую инфраструктуру в рамках промышленного технопарка и существующих площадей У-УАЗ. Соответствующая работа должна завершиться до конца марта", - сказал Цыденов.

Первый опытный образец "Байкала" был представлен президенту России в сентябре 2019 года на Восточном экономическом форуме. Глава республики напомнил, что президент поручил Минпромторгу РФ производство самолета "Байкал" на базе У-УАЗ. "В рамках проработки проекта самолет сконструирован полностью из российских компонентов, - отметил Цыденов. - Кроме того, дано поручение **Минтрансу России** внести изменения в авиационные правила для самолета "Байкал".

В правительстве Бурятии сообщали, что промышленный технопарк, где планируется производство самолета "Байкал", разместится на базе У-УАЗ, на площадке около 18 га. Принять участие в проекте по производству самолета планирует Сбербанк России.

Воздушное судно создается с целью повышения транспортной доступности отдаленных регионов России и развития местных воздушных линий в рамках региональных и межрегиональных авиационных пассажирских перевозок. Ранее Сибирский научно-исследовательский институт авиации им. Чаплыгина разработал композитный ТВС-2ДТС. В начале 2019 года сообщалось, что серийный выпуск воздушного судна "Байкал" запланирован на 2022 год, позже стало известно, что начало серийного производства самолета отложено на год. В октябре 2019 года стало известно, что Минпромторг

заключил контракт с "Байкал Инжиниринг" на НИОКР "Выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в рамках реализации проекта создания легкого многоцелевого самолета для местных воздушных линий".

## **ТАСС; 2020.20.01; САХАЛИН ПОДДЕРЖИВАЕТ ИДЕЮ СОЗДАНИЯ АВИАКОМПАНИИ ДЛЯ ПЕРЕВОЗОК ВНУТРИ ДФО НА БАЗЕ "АВРОРЫ"**

Губернатор Сахалинской области Валерий Лимаренко поддерживает идею доверить пассажирские перевозки по всему Дальнему Востоку авиакомпании "Аврора". Об этом глава региона сообщил журналистам в понедельник во время пресс-конференции, посвященной прошедшему Дню российской печати.

Тема создания авиакомпании для полетов внутри ДФО обсуждается несколько лет. Владимир Путин по итогам совещания с правительством 11 декабря 2019 года поручил внести предложения о создании специальной авиакомпании для перевозок на Дальнем Востоке. Ростех уже подготовил соответствующее предложение по эксплуатации российских самолетов и вертолетов для развития региональных перевозок. "Аэрофлот" предложил создать новую авиакомпанию на базе его дочерней "Авроры".

"Если нашей авиакомпании "Аврора" доверить эту работу (перевозки внутри ДФО), она справится. Сейчас идут переговоры и обсуждения, моя позиция будет такой - я считаю, что нужно доверить эту работу "Авроре", - сообщил Лимаренко.

На прошлой неделе в Минпромторге сообщили ТАСС, что Ростех активно прорабатывает вопрос создания авиакомпании для перевозок на территории Дальнего Востока. В госкорпорации тогда отметили, что создают линейку продуктов, покрывающих ключевые ниши перевозок на внутреннем рынке. Речь идет о SSJ 100 на 100 мест, Ил-114-300 на 50-68 мест, который планируется сертифицировать в 2022 году, МС-21. Также прорабатывается проект легкого многоцелевого самолета вместимостью до 30 мест с началом серийного производства в 2022 году. По словам руководителя Росавиации Александра Нерадько, такая авиакомпания может быть создана на базе дочерней компании действующего перевозчика или как новая.

Авиакомпанию "Аврора" создали в 2013 году по поручению правительства РФ на базе дальневосточных авиакомпаний "Сахалинские авиатрассы" и "Владивосток Авиа". Сейчас она является не единственным, но основным перевозчиком на территории российского Дальнего Востока. Контрольный пакет из 51% акций принадлежит "Аэрофлоту", еще 49% - правительству Сахалинской области. Авиапарк "Авроры" состоит из 23 самолетов иностранного производства. Компания обеспечивает перевозку пассажиров на местных авиалиниях Сахалинской области, Приморского и Хабаровского краев, а также на региональных маршрутах - в административные центры субъектов РФ, входящих в состав Дальневосточного федерального округа.

<https://tass.ru/ekonomika/7559059>

## **ТАСС; 2020.20.01; "АВРОРА" ОТКРЫЛА ПРОДАЖУ ЛЬГОТНЫХ АВИАБИЛЕТОВ ДЛЯ ЖИТЕЛЕЙ СЕВЕРА ХАБАРОВСКОГО КРАЯ**

Авиакомпания "Аврора" присоединилась к программе льготных авиатарифов, по которой жители северных районов Хабаровского края могут осуществлять перелеты по сниженным ценам, сообщается на сайте правительства региона в понедельник.

Работа по повышению транспортной доступности отдаленных северных территорий Дальнего Востока ведется регионами в соответствии с поручениями президента РФ Владимира Путина. Распоряжение о введении льготных авиатарифов в северных районах подписал губернатор Хабаровского края Сергей Фургал. С июля 2019 года программа работала в пилотном режиме в Охотском районе, с 10 января краевая авиакомпания "Хабаровские авиалинии" начала продажу льготных авиабилетов для жителей и других северных районов региона.

"К программе льготных авиатарифов для жителей северных районов края подключилась авиакомпания "Аврора". Перевозчик открыл продажу билетов по специальной цене по маршруту Николаевск-на-Амуре - Хабаровск и обратно. Льготный тариф "в одну сторону" для взрослого пассажира составляет 4 500 рублей, для детей от 2 до 12 лет - 3 000 рублей.

Полеты выполняются ежедневно на самолетах Bombardier Q400", - говорится в сообщении на сайте.

Стоимость обычного билета в Николаевск-на-Амуре превышает 9 тыс. рублей. Для покупки необходимо предъявить оригинал документа, подтверждающего личность, и документ о постоянном проживании на территории Николаевского района. Правом льготного перелета можно воспользоваться четыре раза в год. На реализацию программы в краевом бюджете на 2020 год предусмотрено 25 млн рублей. Ранее в пресс-службе губернатора и правительства Хабаровского края журналистам сообщали, что "Аврора" не сразу начала продажи льготных билетов, поскольку шло согласование с головной компанией - "Аэрофлотом".

Льготный тариф доступен также для граждан, постоянно проживающих в Аяно-Майском, Охотском, Тугуро-Чумиканском, Ульчском районах и районе имени Полины Осипенко. Рейсы осуществляет авиакомпания "Хабаровские авиалинии". По специальному тарифу продано уже 482 билета. Также идет активный обмен приобретенных ранее билетов эконом-класса на льготные. Самым востребованным является маршрут Хабаровск - Охотск - Хабаровск.

<https://tass.ru/ekonomika/7557455>

## **ТАСС; 2020.20.01; S7 ВОЗОБНОВИЛА РАНЕЕ ПРЕРВАННЫЕ РЕЙСЫ ИЗ НОВОСИБИРСКА В ГОРНО-АЛТАЙСК**

Авиакомпания S7 возобновила субсидированные авиарейсы из Новосибирска в Горно-Алтайск, прерванные ранее. Они будут выполняться на самолете Embraer 170, вмещающем более 70 пассажиров, раз в неделю, сообщила в понедельник пресс-служба новосибирского аэропорта Толмачево.

"Из аэропорта Толмачево возобновлены рейсы в Горно-Алтайск. С 14 января рейсы по данному направлению выполняет S7 Airlines", - говорится в сообщении.

Аэропорт Горно-Алтайска в декабре 2011 года возобновил работу после 20-летнего перерыва. Рейс из Новосибирска был первым, который начал осуществляться в Горно-Алтайск после реконструкции, но позже авиакомпания S7 прекратила его выполнение. Как пояснил ТАСС директор аэропорта Горно-Алтайска Сергей Круглов, до 2020 года в регион осуществляла рейсы из Новосибирска авиакомпания "Сила", однако сейчас федеральные власти приняли решение субсидировать рейсы S7. Круглов также пояснил, что в 2019 году полеты из Новосибирска в Горно-Алтайск осуществлялись ежедневно. В 2020 году самолеты вылетают по данному направлению еженедельно.

В реконструкцию аэропорта Горно-Алтайска было вложено более 1 млрд рублей. Власти Республики Алтай неоднократно называли аэропорт важным объектом для развития туризма, который является одной из основных отраслей экономики региона. Ежегодно на Алтай приезжает более 1 млн туристов.

<https://tass.ru/sibir-news/7559803>

## **ТАСС; 2020.20.01; СРОК СДАЧИ АЭРОВОКЗАЛА ГЛАВНОГО АЭРОПОРТА САХАЛИНСКОЙ ОБЛАСТИ ПЕРЕЧЕНСЛИ НА 2021 ГОД**

Строящийся аэровокзал Сахалинского международного аэропорта Южно-Сахалинск (Хомутово) не смогли сдать в эксплуатацию в 2019 году, как было обещано властями региона ранее. Планируется, что объект начнет функционировать только в следующем году, сообщил в понедельник на пресс-конференции губернатор Сахалинской области Валерий Лимаренко.

Вопрос транспортной доступности является одним из первоочередных для Сахалинской области. Регион расположен на островах, его деятельность по многим направлениям зависит от морского и воздушного сообщения. В первую очередь это касается развития туризма и строительства (завоз стройматериалов с материка). Именно поэтому островные власти уделяют большое внимание обновлению транспортной инфраструктуры.

"Идет допроектирование объекта. Задачи для аэровокзала стоят очень большие, мы бы хотели, чтобы он был сдан в самом современном варианте и был очень удобным для пассажиров. Нужно один раз сделать хорошо, чтобы не возвращаться дважды к этим

вопросам. Думаю, будем сдавать аэровокзал в эксплуатацию в 2021 году", - сообщил Лимаренко и добавил, что в будущем есть намерение увеличить пассажиропоток аэропорта в пять раз - до 5 млн пассажиров в год.

Он отметил, что в результате допроектирования стоимость объекта может увеличиться примерно в два раза - до 13 млрд рублей. Однако он подчеркнул, что информация пока неточная и нужно "аккуратно проверить все цифры".

Строительство аэровокзала в аэропорту Южно-Сахалинска началось в конце 2017 года. Первоначальная стоимость проекта была оценена в 6,7 млрд рублей. Финансирование осуществляется за счет средств областного бюджета. Новый терминал рассчитан на 550 пассажиров внутренних авиалиний в час (с возможностью расширения до 900 пассажиров) и 250 пассажиров международных линий. Изначально областные власти сообщали, что объект будет введен в эксплуатацию в 2019 году. На изменение сроков сдачи повлияла, в частности, недостаточно качественная отработка проекта, из-за которой субподрядчик вынужден был приостанавливать работы в связи с обнаружением неучтенных в проекте сетей. Вторая причина - законодательные изменения в требованиях, предъявляемых к досмотровому оборудованию.

Около 13 млрд рублей федеральных средств выделяют на строительство новой взлетно-посадочной полосы (ВПП) аэропорта Южно-Сахалинск (Хомутово) - почти 95% от всей стоимости объекта.

Осенью 2019 года Сахалинскую область посетил на тот момент министр транспорта РФ Евгений Дитрих. Он сообщал, что работу по созданию в Южно-Сахалинском аэропорту новой ВПП планируется финансировать из федерального бюджета, однако точного решения принято не было. Вопрос транспортной доступности является одним из первоочередных для региона, так как он расположен на островах, его деятельность по многим направлениям зависит от морского и воздушного сообщения. Именно поэтому областные власти уделяют большое внимание обновлению транспортной инфраструктуры.

"Взлетно-посадочная полоса будет стоить порядка 14 млрд рублей. Мы получили согласие, что получим деньги из федерального бюджета для этой полосы. Около 1 млрд рублей пойдут из бюджета Сахалинской области и порядка 13 млрд рублей - из федерального", - сказал Лимаренко.

Действующую ВПП аэропорта построили 56 лет назад, полотно сильно износилось и требует скорейшей замены. О том, что главный аэропорт Сахалинской области обновит полосу, Лимаренко сообщал в середине 2019 года. Строительство планировалось начать в 2021 году и завершить в 2025-м. Однако, по данным областных властей, работу получится начать уже в этом году и сдать объект в 2023 году. На территории полосы планируется расширить стоянки для грузовых и пассажирских самолетов. Аэропорт ожидают и другие изменения - его должны сделать всепогодным, а на его территории ведется строительство аэровокзала, который планируется сдать в эксплуатацию в 2021 году.

<https://tass.ru/ekonomika/7559987>

## **ТАСС; 2020.20.01; АЭРОПОРТ КЕМЕРОВА ОБЪЯВИЛ КОНКУРС НА СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО ТЕРМИНАЛА ЗА 2,7 МЛРД РУБЛЕЙ**

Международный аэропорт имени Алексея Леонова (входит в холдинг "Новпорт") в Кемерове ищет подрядчика для строительства нового здания пассажирского терминала, которое планируется возвести к весне 2021 года. Начальная цена контракта составляет более 2,7 млрд рублей, сообщается на портале госзакупок.

"Выполнение строительно-монтажных работ по объекту "Строительство нового аэровокзального комплекса внутренних воздушных линий международного аэропорта Кемерово". Начальная цена - 2 млрд 745 млн 977 тыс. 337 рублей. <...> Размеры терминала в плане - в осях 84 м на 51 м, архитектурная высота - 21,08 м. Здание имеет три надземных этажа и один подземный этаж", - говорится в конкурсной документации.

По условиям закупки, подрядчик должен быть выбран к концу марта 2020 года, после чего необходимо приступить к строительству. Руководство холдинга "Новпорт" неоднократно заявляло о намерении запустить новый терминал в эксплуатацию весной 2021 года и

приурочить его ввод к празднованию 300-летия Кузбасса. До этого времени пассажиры аэропорта будут обслуживаться в действующем здании аэровокзала, которое было построено в 1960-х годах и имеет низкую пропускную способность пассажиров.

Действующий аэровокзальный комплекс аэропорта Кемерово может обслуживать порядка 750 тыс. пассажиров в год. Здание нового пассажирского терминала рассчитано на обслуживание до 1,5 млн пассажиров в год, что позволит активно наращивать пассажиропоток в течение 6-8 лет. Планируется, что интерьер аэровокзала будет оформлен в космической тематике, так как сам аэропорт носит имя легендарного летчика-космонавта Алексея Леонова. Здание будет оборудовано телескопическими трапами для посадки пассажиров, в действующем терминале такие возможности не предусмотрены.

<https://tass.ru/sibir-news/7558711>

### **ТАСС; 2020.20.01; САРАТОВСКИЙ АЭРОПОРТ ГАГАРИН ПОЛУЧИЛ СТАТУС УЗЛОВОГО**

Саратовский аэропорт Гагарин, открытие которого состоялось в августе прошлого года, получил статус узлового. Это позволит расширить маршрутную сеть аэропорта, в том числе с использованием субсидий, сообщает в понедельник секретариат заместителя председателя правительства области Василия Разделкина.

"Аэропорт Гагарин города Саратова включен в перечень узловых аэропортов. Статус узлового позволит расширить маршрутную сеть аэропорта, в том числе с использованием субсидий для осуществления полетов в аэропорты, расположенные на территории разных субъектов РФ", - говорится в сообщении.

Уточняется, что перечень субсидируемых маршрутов утверждается ежегодно. Одним из условий выделения средств является то, что пункты отправления и назначения маршрута расположены между аэропортом отправки или назначения и узловым аэропортом. Протяженность маршрута в одном направлении не может превышать 1500 км.

"Присвоение аэропорту Гагарин статуса узлового - это важный шаг в развитии качества инфраструктуры авиаперевозок в нашем регионе, ведь вместе с этим появляются новые возможности, экономически более выгодные условия для перевозчиков. В дальнейшем это ожидаемо скажется и на увеличении маршрутов, и на цене билетов для пассажиров", - цитирует секретариат заместителя председателя правительства Саратовской области Василия Разделкина.

В октябре на федеральном портале проектов нормативных правовых актов был опубликован документ, подготовленный **Минтрансом РФ**, из которого следовало, что аэропорт Гагарин может стать узловым. Как сообщили ТАСС в Министерстве транспорта и дорожного хозяйства Саратовской области, сейчас к узловым отнесены аэропорты Санкт-Петербурга, Екатеринбурга, Новосибирска, Краснодара, Сочи, Уфы, Красноярска, Самары, Ростова-на-Дону, Хабаровска, Владивостока, Казани, Перми, Иркутска, Минеральных Вод, Тюмени, Калининграда, Якутска и Южно-Сахалинска.

В данный момент самолеты из Саратова летают в Москву, Сургут, Санкт-Петербург и Дубай (ОАЭ). Новый саратовский аэропорт начал работу 20 августа. Это второй в РФ аэропорт, построенный за последние годы с нуля (первый - Платов в Ростове-на-Дону). Он расположен в 20 км от Саратова, создан на основе государственно-частного партнерства по программе "Развитие транспортной системы России", его пропускная способность - 1 млн пассажиров в год.

<https://tass.ru/ekonomika/7558087>