



## Ежедневный мониторинг СМИ

28 ЯНВАРЯ 2020

РБК; 2020.27.01; МИШУСТИН ПОРУЧИЛ СОЗДАТЬ ОПЕРАТИВНЫЙ ШТАБ ДЛЯ ПРОФИЛАКТИКИ КОРОНАВИРУСА.....	3
КОММЕРСАНТЬ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА, НИКИТА ЩУРЕНКОВ; 2020.28.01; РОССИЙСКИЙ БИЗНЕС ПОДХВАТИЛ КИТАЙСКИЙ ВИРУС; ПОТЕРИ ЖДУТ АВИАТОРОВ, ОТЕЛЬЕРОВ И РИТЕЙЛЕРОВ.....	3
ТАСС; 2020.27.01; ПУТИН ПОРУЧИЛ К 1 ИЮНЯ ПРЕДСТАВИТЬ ПЕРЕЧЕНЬ ДОРОЖНЫХ ПРОЕКТОВ ДЛЯ ФИНАНСИРОВАНИЯ ИЗ ФНБ.....	5
ИНТЕРФАКС; 2020.27.01; ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЧЛЕНОВ ПРАВИТЕЛЬСТВА ЗА РЕАЛИЗАЦИЮ НАЦПРОЕКТОВ БУДЕТ ПЕРСОНАЛЬНОЙ - МИШУСТИН.....	6
ТАСС; 2019.05.13; РИА НОВОСТИ; 2020.27.01; МИШУСТИН ПОРУЧИЛ ПРОВЕСТИ РЕВИЗИЮ ПРОДЕЛАННОЙ РАБОТЫ ПО НАЦПРОЕКТАМ.....	6
АВИАПОРТ; СИТКИНА МАРИЯ; 2020.27.01; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ДАЛА «ЗЕЛЕНЫЙ СВЕТ» НОВОМУ АЭРОПОРТУ В МИРНОМ.....	7
ТАСС; 2020.27.01; НОВУЮ ДОРОГУ МЕЖДУ СТАРОЙ И СОВРЕМЕННОЙ ЧАСТЬЮ НИЖНЕВАРТОВСКА ПОСТРОЯТ ЗА СЧЕТ НАЦПРОЕКТА.....	8
РИА НОВОСТИ; 2020.27.01; ПУТИН ПОРУЧИЛ УВЕЛИЧИТЬ КОЛИЧЕСТВО БЮДЖЕТНЫХ МЕСТ В ВУЗАХ.....	9
ГУДОК; АНТИЧ ЮЛИЯ; 2020.28.01; УЧЕНИКИ НАУЧНОГО ПРИЗЫВА; РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА ОТКРОЕТ СВОЙ «КВАНТОРИУМ».....	9
ИНТЕРФАКС; 2020.27.01; ПРАВИТЕЛЬСТВО РАСШИРИЛО СПИСОК СТРАН С УПРОЩЕННЫМ ВЪЕЗДОМ В РОССИЮ ЧЕРЕЗ ВЛАДИВОСТОК.....	10
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.28.01; В ПОДМОСКОВЬЕ МЕНЯЕТСЯ ТОЧКА ЗРЕНИЯ НА ВОДИТЕЛЕЙ; НА СМЕНУ ТРЕНОГАМ ПРИХОДЯТ НОВЫЕ КАМЕРЫ НА КРЫШАХ АВТОМОБИЛЕЙ.....	10
КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2020.28.01; FLIXBUS ВЫРУЛИЛ В РОССИЮ; ЕВРОПЕЙСКИЙ ПЕРЕВОЗЧИК НАЧАЛ ПРОДАЖУ БИЛЕТОВ НА РЕЙСЫ МОСКВА—МИНСК.....	12
РБК КУБАНЬ; 2020.27.01; НА НОВЫЙ ЯБЛОНОВСКИЙ МОСТ В КРАСНОДАРЕ В 2020 ГОДУ НАПРАВЯТ □870 МЛН.....	13
ТАСС; 2020.27.01; ПЕРВЫЙ КОТЛОВАН ПОД ВТОРУЮ ВЕТКУ МЕТРО В ЕКАТЕРИНБУРГЕ ПЛАНИРУЮТ СДЕЛАТЬ К 2022 ГОДУ.....	15
ТАСС; 2020.27.01; ВЛАСТИ БУРЯТИИ ПРИОБРЕТУТ ДЛЯ УЛАН-УДЭ АВТОБУСЫ БОЛЬШОЙ ВМЕСТИМОСТИ ВМЕСТО МИКРОАВТОБУСОВ.....	15
КОММЕРСАНТЬ; 2020.27.01; В МИНТРАНСЕ УДМУРТИИ НЕ ВИДЯТ ВОЗМОЖНОСТИ СМЕНИТЬ КОНЦЕССИОНЕРА ПО МОСТАМ ЧЕРЕЗ КАМУ И БУЙ.....	16
ВЕДОМОСТИ; АРТУР ТОПОРКОВ; 2020.28.01; ПРОЕКТ «ГАЗПРОМА» И «РУСГАЗДОБЫЧИ» НА БАЛТИКЕ МОЖЕТ СИЛЬНО ПОДОРОЖАТЬ; ЕМУ МОГУТ ПОНАДОБИТЬСЯ СОБСТВЕННЫЙ МОРСКОЙ ТЕРМИНАЛ И ХРАНИЛИЩЕ ДЛЯ ГАЗА.....	16
КОММЕРСАНТЬ; 2020.28.01; СУДОХОДНАЯ ПРОТАЛИНА; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА О НАДЕЖДАХ РЕЧНИКОВ НА СУГРОБЫ.....	17
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА КРЫМА; СЕРГЕЙ ВИННИК, АЛЕКСАНДР ГАВРИЛЕНКО; 2020.28.01; ИНВЕСТОРУ ПОДАЛИ ШВАРТОВЫЙ; ЮЖНЫЕ ПОРТЫ ОЖИДАЕТ ПЕРЕЗАГРУЗКА.....	18

---

ИНТЕРФАКС; 2020.27.01; КАЛИНИНГРАДСКИЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ В 2019Г СНИЗИЛ ГРУЗОБОРОТ НА ЧЕТВЕРТЬ .....	20
ГУДОК; ПОТАЕВА КСЕНИЯ; 2020.28.01; КЛИЕНТ УСТАНОВИТ ЦЕНУ; МИНТРАНС ОБНОВИЛ ПОРЯДОК ПЕРЕВОЗОК ЦЕННЫХ ГРУЗОВ ПО СЕТИ РЖД .....	20
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСАНДР ФИЛИМОНЕНКО; 2020.27.01; АЭРОПОРТ КОМСОМОЛЬСКА-НА-АМУРЕ ВОЗОБНОВИЛ ПРИЕМ РЕЙСОВ .....	22
ПРАЙМ; 2020.27.01; АВИАКОМПАНИИ РФ В 2019 ГОДУ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ НА 10,3% .....	22
ТАСС; 2020.28.01; МИНТРАНС КАМЧАТКИ: СОЗДАНИЕ ЕДИНОЙ АВИАКОМПАНИИ В ДФО ОБЕСПЕЧИТ ДОСТУПНОСТЬ ПЕРЕВОЗОК .....	23
ИНТЕРФАКС; 2020.27.01; ИРАЭРО И РОСАВИАЦИЯ УРЕГУЛИРОВАЛИ СПОР О ДОЛГАХ ЗА СУБСИДИРОВАННЫЕ АВИАРЕЙСЫ .....	23
ТАСС; 2020.27.01; ГОСКОМИССИЯ ПО КАРЕЛИИ РЕКОМЕНДОВАЛА ПОДУМАТЬ О РАСШИРЕНИИ СУБСИДИРУЕМЫХ АВИАМАРШРУТОВ .....	24
ТАСС; 2020.27.01; ВЗЛЕТНУЮ ПОЛОСУ В АЭРОПОРТУ ГОРОДА БОДАЙБО ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ УДЛИНЯТ ПОЧТИ В ДВА РАЗА .....	24

**РБК; 2020.27.01; МИШУСТИН ПОРУЧИЛ СОЗДАТЬ ОПЕРАТИВНЫЙ ШТАБ ДЛЯ ПРОФИЛАКТИКИ КОРОНАВИРУСА**

Премьер-министр России Михаил Мишустин поручил организовать оперативный штаб, задачей которого должна стать координация усилий различных органов исполнительной власти, ответственных за профилактику и контроль за распространением нового коронавируса. Это произошло во время совещания в правительстве, говорится в опубликованном на сайте кабмина сообщении.

В совещании принимали участие глава аппарата правительства Дмитрий Григоренко, вице-премьер Татьяна Голикова, министр здравоохранения Михаил Мурашко, **глава Минтранса Евгений Дитрих**, глава авиакомпании «Аэрофлот» Виталий Савельев, глава Роспотребнадзора Анна Попова. Все они, а также руководители МЧС, МВД и Минпромторга, вошли в оперативный штаб.

По итогам совещания Роспотребнадзору поручили подготовить план по профилактике и контролю за распространением коронавирусной инфекции. Сделать это ведомство обязали в двухдневный срок.

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/5e2f13f19a794757f09438ae>

На ту же тему;

<https://rg.ru/2020/01/27/mishustin-dal-porucheniia-po-protivodejstviu-opasnosti-koronavirusa.html>

<https://ria.ru/20200127/1563942411.html>

**КОММЕРСАНТЪ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА, НИКИТА ЩУРЕНКОВ; 2020.28.01; РОССИЙСКИЙ БИЗНЕС ПОДХВАТИЛ КИТАЙСКИЙ ВИРУС; ПОТЕРИ ЖДУТ АВИАТОРОВ, ОТЕЛЬЕРОВ И РИТЕЙЛЕРОВ**

Распространение коронавируса в Китае начало сказываться на компаниях, занятых в туризме, транспорте и торговле. Российские авиакомпании отменяют рейсы в страну, рискуя потерять часть не только прямого, но и транзитного пассажиропотока. Потери ожидают также отельеров и ритейлеров, рассчитывавших на уже остановленный поток китайских туристов.

Реагируя на ухудшение ситуации с распространением китайского коронавируса, предупреждения властей и сворачивание туристических программ, авиакомпании начали закрывать полеты в Китай. Первыми из туроператоров отправку граждан на Хайнань прекратили крупнейшие на направлении Tez Tour (работает с IFly), Anex Tour (работает с Azur Air) и «Русь-Тур». «Русь-Тур» и Anex Tour начали досрочный вывоз туристов, остальные туроператоры возвращают клиентов в плановом режиме.

До стабилизации ситуации

В Azur (летает на остров Хайнань из Москвы, Петербурга, Краснодара, Нижнего Новгорода, Перми, Ростова-на-Дону и Южно-Сахалинска) уточнили, что до 3 февраля планируют доставить из Китая 2 тыс. туристов. «С 27 января в кратчайшие сроки будет осуществляться вывоз отдыхающих с Хайнаня. Изменения в полетной программе сохранятся до стабилизации ситуации», — сказали в авиакомпании. В IFly пояснили, что приостановили и доставку китайских туристов в Россию. В среднем компания совершала в Китай шесть-семь рейсов в неделю, это 20–40% ее работы. «Освободившиеся емкости будут переориентированы на развитие действующих маршрутов в Коломбо (Шри-Ланка), Санта-Клару (Куба) и Пхукет (Таиланд)», — говорят в IFly. Полеты в КНР отменяет и Nord Wind, которая возила туристов из Гуанчжоу в Петербург и Иркутск. Компания будет возвращать китайцев на родину «по плану», предусмотрен один рейс в неделю из каждого города. Доля полетов в Китай в работе Nord Wind невелика — менее 0,5% годового объема перевозок.

Регулярные рейсы из-за эпидемии первыми начали отменять «Уральские авиалинии», остановившие полеты в Китай из Екатеринбурга и Тюмени. Пассажиры могут вернуть

билеты без штрафов и удержаний. В S7 пока расписание не меняют, но также готовы бесплатно оформить вынужденный возврат на рейсы с вылетом с 24 января по 10 февраля или обменять их на даты вылета не позднее 29 февраля. Из зарубежных авиакомпаний без штрафа готов обменять билеты с вылетом до 29 февраля на более поздний срок франко-голландский альянс AirFrance-KLM. Ранее AirFrance остановила полеты в Ухань, но продолжает летать в другие города Китая.

Ни о каких компенсациях для авиакомпаний, даже ускоренно вывозящих пассажиров, речи не идет. Однако для большинства из них Китай не слишком большой источник доходов, то есть и потери будут невелики. Источники “Ъ” в отрасли говорят, что серьезно могут снизиться в первую очередь доходы «Аэрофлота», который после банкротства «Трансаэро» обслуживает рейсы из Москвы в Пекин и Шанхай. Загрузку бортов на этих рейсах частично формируют китайские туроператоры, выкупающие места у перевозчика по соглашениям «блок-спейс». Кроме того, есть риск снижения транзитного пассажиропотока из Европы в Китай. Источники “Ъ” не исключают сокращения числа рейсов авиакомпании в страну.

В самом «Аэрофлоте», руководитель которого Виталий Савельев 27 января принимал участие в совещании у премьера Михаила Мишустина по поводу эпидемии, ситуацию не комментируют. В агентстве делового туризма «Аэроclub» отмечают, что корпоративные клиенты отменили около трети поездок в Китай, запланированных на январь—февраль. Гендиректор Friendly Avia Support Александр Ланецкий отмечает, что обычно по договору Full Charter все расходы авиакомпании оплачивает туроператор. «За последние годы закрытия различных направлений могли приводить к банкротству туроператоров, но не авиакомпаний»,— сказал эксперт. Глава Infomost Борис Рыбак добавляет, что падение турпотока в Китай и сопредельные страны Юго-Восточной Азии приведет к снижению доходов перевозчиков с широкофюзеляжным флотом, которым нечем заменить полеты в этот регион: пассажиропоток в США, как и в страны Африки и Карибского бассейна, невелик, а в Южную Америку нет регулярных рейсов

На рельсах все спокойно

Железнодорожники реагируют на эпидемию гораздо спокойнее авиаторов. В Федеральной пассажирской компании (ФПК, отвечает в ОАО РЖД за сообщение в дальнем следовании) “Ъ” сообщили, что сообщение между РФ и Китаем идет по графику, приостанавливать его пока не планируется.

Между Москвой и Пекином курсирует поезд 3/4 китайского формирования, который идет в китайскую столицу через Монголию, а также поезд 19/20 ОАО РЖД, который идет альтернативным маршрутом через Забайкалье и Маньчжурию. Поезд «Китайских железных дорог» также ходит от приграничного Суйфэньхэ до станции Гродеково в Приморском крае, а между Читой и Маньчжурией курсируют беспересадочные вагоны ФПК.

В ОАО РЖД заверили, что медицинские учреждения холдинга готовы обеспечивать в случае необходимости экстренную первую помощь больным в поездах и на вокзалах. «В наличии все необходимые средства индивидуальной защиты, противоэпидемические укладки и дезинфицирующие средства, а также оборудование и специалисты для диагностического обследования»,— пояснили в монополии. Там подчеркнули, что на сети железных дорог налажено «оперативное взаимодействие с управлениями Роспотребнадзора по железнодорожному транспорту».

В поисках альтернатив

По оценкам Ассоциации туроператоров России, сейчас на Хайнане остаются около 6 тыс. туристов из России, в материковом Китае — еще около 1 тыс. Собеседник “Ъ” на туристическом рынке предполагает, что воспользоваться выкупленными турами не смогут еще 30 тыс. путешественников. При средней цене бронирования в 35 тыс. руб. на человека их суммарная стоимость может достигнуть 1,05 млрд руб.

Туроператоры предлагают клиентам перенести вылет, полностью аннулировать выбранный тур или выбрать для отпуска другое направление. В Anex Tour “Ъ” пояснили, что самыми популярными альтернативами стали Куба и ОАЭ. В Tez Tour говорят о Турции и ОАЭ, представитель компании уточнил, что стоимость туров по этим направлениям сейчас «соответствует поездке на китайский курорт». В «Интуристе»,

который продавал туры на базе регулярных рейсов, указывают, что клиенты пока предпочитают аннулировать туры.

Между тем эпидемия уже начала оказывать негативный эффект на географически близкие рынки. По расчетам Level.travel, спрос на все азиатские направления в последние четыре дня «замер», особенно это заметно на примере популярного Таиланда. В сервисе уточняют, что туристы активно переориентируются на другие направления, в частности ОАЭ.

Однако больше выездного туризма может пострадать въездной и связанные с ним бизнесы. По данным погранслужбы ФСБ в январе—сентябре 2019 года Россию посетили 1,3 млн китайцев, это 30% турпотока.

По словам главы туроператора «Дельфин» Сергея Ромашкина, рынок спасает лишь то, что конец января — пик низкого туристического сезона, в эти даты ежедневно приезжает лишь 0,5–1 тыс. гостей из Китая. То есть в целом речь идет только о 15–30 тыс. туристов в месяц. Господин Ромашкин считает, что в Москве китайцев легко заместит внутренний спрос.

Однако управляющий партнер Ivashkevich Hospitality Станислав Ивашкевич считает возможные потери серьезными для гостиничной индустрии. По его словам, поток туристов из Китая распределяется неравномерно и в основном приходится на сегмент, где стоимость размещения составляет менее 4 тыс. руб. в сутки. Для этих отелей, по мнению господина Ивашкевича, падение трафика может стать «очень существенным».

К числу популярных у китайских туристов эксперт относит подконтрольную структурам АФК «Система» гостиницу «Космос» (1,78 тыс. номеров). В занимающейся управлением отелем Cosmos Hotel Group не ответили на запрос “Ъ”. По мнению господина Ивашкевича, еще более критичной может оказаться ситуация для регионов, один из иркутских отелей только в январе уже потерял не менее 20% выручки.

Но сильнее всего отсутствие китайских туристов ударит по сегменту люксового ритейла в Москве и Санкт-Петербурге, где они формируют более 15% и 20% оборота соответственно, полагает гендиректор «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров.

Альтернативных клиентов у таких магазинов сейчас нет, уверен эксперт. Руководитель отдела торговых помещений СВРЕ Марина Малахатко соглашается, что при тяжелых последствиях вируса люксовые бренды могут потерять до 10% от годовой выручки розничных магазинов. В июле 2018 года пресс-служба ЦУМа сообщала, что китайские туристы составляют 12% от числа покупателей универмага и 20% — клиентов Дома ленинградской торговли. В ЦУМе отказались от комментариев.

Директор направления стрит-ритейла Knight Frank Ирина Козина уточняет, что в сегменте уличной торговли интерес китайских путешественников сфокусирован на ювелирных и сувенирных магазинах, влияние на остальные сектора будет незаметным. Директор по маркетингу концепции «Ваби Саби» Юлия Кошкина говорит, что, хотя на долю гостей из Китая приходится 5–7% посетителей сети, большинство из них — люди, постоянно проживающие в России длительное время. Михаил Бурмистров уточняет, что китайские путешественники в основном покупают сувениры и питаются в заведениях, подконтрольных китайским же структурам.

<https://www.kommersant.ru/doc/4234007#id1851267>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2020/01/27/reg-ufo/sochi-i-krasnodar-priostanovili-aviasoobshchenie-s-kitaem.html>

<https://rg.ru/2020/01/27/rossiianam-rekomendovali-otkazatsia-dazhe-ot-tranzitnyh-rejsov-cherez-kitaj.html>

## **ТАСС; 2020.27.01; ПУТИН ПОРУЧИЛ К 1 ИЮНЯ ПРЕДСТАВИТЬ ПЕРЕЧЕНЬ ДОРОЖНЫХ ПРОЕКТОВ ДЛЯ ФИНАНСИРОВАНИЯ ИЗ ФНБ**

Президент России Владимир Путин поручил правительству к 1 июня представить перечень проектов по развитию транспортной инфраструктуры, финансирование которых может осуществляться с привлечением средств Фонда национального благосостояния (ФНБ) на возвратной основе. Как сообщает пресс-служба Кремля, такое поручение дано для реализации положений послания главы государства Федеральному собранию.

«Представить в установленном порядке перечень проектов по развитию транспортной инфраструктуры, финансирование которых может осуществляться с привлечением средств Фонда национального благосостояния на возвратной основе, включающий в себя проекты по строительству и реконструкции автомобильных дорог, соединяющих областные центры, автомобильных дорог, выходящих на федеральные автомобильные трассы, автодорожных обходов крупных городов», - говорится в документе.

Также глава государства поручил к 1 июля определить механизм ежегодной компенсации из федерального бюджета регионам, предоставившим налогоплательщикам инвестиционный налоговый вычет по налогу на прибыль организаций, в размере до 67% суммы недополученных доходов в связи с предоставлением такого вычета. Правительство должно будет подготовить поправки в законодательство, устанавливающие допустимый уровень финансовых рисков институтов развития, осуществляющих с использованием бюджетных средств венчурное финансирование организаций, реализующих высокорискованные технологические проекты.

К 15 апреля правительству предстоит разработать и утвердить концепцию создания комплексной информационной системы мониторинга состояния окружающей среды в РФ, а также внести в национальную программу «Цифровая экономика Российской Федерации» изменения, предусматривающие разработку и внедрение отечественных программного обеспечения и программно-аппаратных средств в целях ускорения цифровой трансформации отраслей реального сектора экономики.

Кабмину также поручено обеспечить оказание гражданам бесплатного интернет-доступа к отечественным социально значимым интернет-сервисам, определив по согласованию с администрацией президента Российской Федерации перечень таких сервисов.

<https://tass.ru/ekonomika/7615291>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.27.01; ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЧЛЕНОВ ПРАВИТЕЛЬСТВА ЗА РЕАЛИЗАЦИЮ НАЦПРОЕКТОВ БУДЕТ ПЕРСОНАЛЬНОЙ - МИШУСТИН**

Глава правительства РФ Михаил Мишустин заявил о персональной ответственности членов кабинета министров за реализацию национальных проектов.

«Главное, определиться с персональной ответственностью, чтобы мы понимали, кто за что отвечает - это руководители проектных комитетов и, соответственно, руководители направлений по национальным проектам. Непосредственно руководить этими направлениями будут заместители председателя правительства», - сказал Мишустин на совещании с вице-преьерами, кадры которого показал телеканал «Россия 24» (ВГТРК).

Он предложил обсудить самые ближайшие планы в этой сфере.

Премьер напомнил, что в минувший вторник на заседании правительства говорил об основных направлениях работы правительства. «Первое - это борьба с бедностью, поддержка семей, второе - ускорение экономического роста, третья задача - это активная реализация национальных проектов, о которых мы с вами говорили подробно, говорили на заседании правительства. Все эти темы должны быть конкретизированы и фактически найти конкретное свое отражение в сроках и финансовых источниках в ближайшее время», - сказал он.

## **ТАСС; 2019.05.13; РИА НОВОСТИ; 2020.27.01; МИШУСТИН ПОРУЧИЛ ПРОВЕСТИ РЕВИЗИЮ ПРОДЕЛАННОЙ РАБОТЫ ПО НАЦПРОЕКТАМ**

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин на совещании с вице-преьерами поручил провести ревизию проделанной работы по реализации национальных проектов, сообщает пресс-служба кабмина.

В понедельник председатель правительства РФ провел первое совещание с вице-преьерами, на котором обсудили вопросы, связанные с реализацией послания президента Федеральному Собранию 15 января 2020 года.

«Председатель правительства поручил вице-преьерам провести ревизию проделанной работы по реализации национальных проектов», - говорится в сообщении.

<https://ria.ru/20200127/1563926209.html>

## АВИАПОРТ; СИТКИНА МАРИЯ; 2020.27.01; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ДАЛА «ЗЕЛЕНый СВЕТ» НОВОМУ АЭРОПОРТУ В МИРНОМ

Эксперты ФАУ «Главное управление государственной экспертизы» (Главгосэкспертизы России) рассмотрели проектно-сметную документацию на строительство нового аэропортового комплекса в административном центре Мирнинского района Республики Саха (Якутии) и выдали положительные заключения. Согласованный проект предусматривает возведение аэровокзала, рассчитанного на обслуживание до 300 пассажиров в час, новой взлетно-посадочной полосы и современной наземной инфраструктуры, необходимой для полноценного функционирования воздушной гавани и ее базового перевозчика - авиакомпании «АЛРОСА».

В пресс-релизе, распространенном пресс-службой управления, отмечается, что к настоящему моменту «инфраструктурные объекты «Мирного» практически исчерпали свой эксплуатационный ресурс и не соответствуют требованиям актуальных авиационных правил». Согласно ранее озвученным планам, строительные работы должны начаться уже в этом году и завершатся в 2022 году. Новый аэропорт будет построен в трех километрах к северо-востоку от действующего.

В рамках реализации проекта, разработанного специалистами государственного института «Ленааэропроект» и одобренного Главгосэкспертизой, в Мирном построят новое здание аэровокзала, рассчитанное на обслуживание 300 пассажиров в час (150 на прилет и 150 на вылет), привокзальную площадь, грузовой терминал с грузовым двором и отдельным контрольно-пропускным пунктом, топливо-заправочный комплекс мощностью 1500 тонн хранения авиаГСМ, а также ангар с предангарной площадкой для размещения воздушных судов 4 класса и другие объекты. Эта часть проекта будет реализована за счет средств алмазодобывающей Акционерной компании «АЛРОСА» (ПАО). Возведением нового здания аэропорта займется специально учрежденное для этого дочернее предприятие - ООО «Аэропорт «Мирный».

Здесь стоит дополнить, что весной прошлого года руководитель проекта по строительству нового аэропорта в Мирном Олег Кочанов рассказывал о планируемом оснащении здания аэровокзала двумя телескопическими траппами с соединительной галереей, благодаря чему можно будет обслуживать пассажиров на прилет и на вылет одновременно. При этом он пояснял, что такая конфигурация определена особенностью традиционного центрального расписания действующей воздушной гавани, составленного с учетом интенсивности утреннего разлета и текущей мощности. «В случае увеличения интенсивности движения воздушных судов аэропорт будет регулировать пиковые нагрузки путем оптимизации времени прилета и вылета воздушных судов», - приводились слова О. Колчанова в пресс-релизе АК «АЛРОСА».

Также проект включает создание новой аэродромной инфраструктуры. За реализацию федеральной части проекта будет отвечать ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)». В Главгосэкспертизе напомнили, что проект включен в утвержденный правительством РФ комплексный **план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** на период до 2024 года. В частности, за счет средств, выделенных из федерального бюджета, в Мирном построят новую искусственную взлетно-посадочную полосу 2860 x 44 метра, оборудованную по требованиям II категории ИКАО, рулежные дорожки и перрон на 18 мест стоянок воздушных судов разных классов, аварийно-спасательную станцию, объекты электроснабжения, водосточно-дренажной системы, систем связи и управления, а также установят метеорологическое оборудование. Кроме того, аэропорт обеспечат светосигнальным оборудованием, техническими средствами охраны, контроля и управления доступом, объектами транспортной (авиационной) безопасности.

Строительство командно-диспетчерского пункта и объектов управления воздушным движением и радиотехнического обеспечения полетов профинансирует ФГУП «Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации» (аэродром находится в зоне ответственности филиала предприятия «Аэронавигация Северо-Восточной Сибири»).

Напомним, в марте 2019 года пресс-служба АК «АЛРОСА» сообщала, что общий объем инвестиций в строительство нового аэропортового комплекса оценивается в 21,8 млрд рублей. Там уточняли, что авиакомпания и государство выделяют на проект по 10,4 млрд рублей, еще 1 млрд рублей планируется привлечь из бюджета Госкорпорации по ОрВД.

Справка

«Мирный» - запасный аэропорт на трансконтинентальных маршрутах из Северной Америки и Европы в Азию. Внесен в перечень аэродромов национальной опорной аэродромной сети РФ. В настоящий момент аэропорт связан прямыми рейсами с 13 городами, в том числе с Москвой, Санкт-Петербургом, Краснодаром, Ростовом-на-Дону, Геленджиком, Екатеринбург и Новосибирском. Регулярные, чартерные вахтовые и грузовые перевозки из аэропорта в общей сложности выполняют семь авиакомпаний. Базовый аэропорт для авиакомпании «АЛРОСА». По итогам января-ноября 2019 года аэропорт обслужил почти 334,5 тыс. человек.

АК «АЛРОСА» (ПАО) - головная компания одноименной группы горнорудных алмазодобывающих предприятий, основанная в 1992 году. Один из мировых лидеров в области разведки, добычи и реализации алмазов, производства бриллиантов. «АЛРОСА» добывает 99% алмазов в РФ и 26% в мире. Компания располагает разведанными запасами, достаточными для поддержания текущего уровня добычи в течение не менее 30 лет. Штаб-квартиры АК «АЛРОСА» расположены в Мирном и Москве.

Авиакомпания «АЛРОСА» осуществляет региональные перевозки в Якутии, регулярные и чартерные перевозки по России, чартерные международные перевозки в страны СНГ, Азии и Европы, грузовые перевозки и специальные авиационные работы. Авиапредприятие также осуществляет наземное обслуживание в аэропортах «Мирный», «Полярный», «Айхал» и «Ленск». Авиакомпания образована на базе Мирнинского авиапредприятия (МАП), бывшего структурным подразделением АК «АЛРОСА». С 1 января 2013 года авиаперевозчик функционирует как самостоятельное юридическое лицо. Базируется в аэропортах «Мирный» и «Домодедово». В январе-ноябре 2019 года авиакомпания перевезла более 461,8 тыс. пассажиров.

<https://www.aviaport.ru/news/2020/01/27/624133.html>

## **ТАСС; 2020.27.01; НОВУЮ ДОРОГУ МЕЖДУ СТАРОЙ И СОВРЕМЕННОЙ ЧАСТЬЮ НИЖНЕВАРТОВСКА ПОСТРОЯТ ЗА СЧЕТ НАЦПРОЕКТА**

Строители в Нижневартовске, втором по численности населения городе Ханты-Мансийского автономного округа - Югры, приступили к возведению новой дороги, которая соединит современную и старую части муниципалитета. Новая трасса заменит старую, перегруженную, ее строительство стало возможным благодаря реализации **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщил в понедельник ТАСС заместитель главы города, директор департамента жилищно-коммунального хозяйства Максим Коротаяев.

Нижневартовск с населением более 276,5 тыс. человек располагается в восточной части Югры, в районе крупного Самотлорского месторождения нефти. Это один из городов России с численностью населения свыше 200 тыс. человек, который попал в национальный проект. По данным местных властей, в 2019 году благодаря нацпроекту в городе прошла самая масштабная ремонтная кампания. Было отремонтировано 14 участков дорог общей протяженностью 17,5 км. На эти цели было выделено из бюджетов всех уровней около 550 млн рублей.

«Речь идет о дороге в так называемую старую часть города, куда сейчас ведет лишь одна трасса - улица Лопарева, построенная много лет назад и имеющая по одной полосе в каждую сторону. Это важная дорога - очень плотно развивается здесь город, застраиваются новые микрорайоны высотными домами, численность населения растет, а расширить, реконструировать нынешнюю трассу возможности нет, поскольку застройка очень плотная. <...> Поэтому было принято решение возвести параллельно ей новую дорогу, современную, четырехполосную, работы стартовали», - сказал собеседник агентства.

По его словам, речь о возведении новой дороги шла около 10 лет, но перейти от слов к делу удалось только благодаря участию города в **национальном проекте «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. «Нынешняя дорога давно работает в режиме перегрузки, на ней регулярно пробки, она не имеет ни ливневой канализации, ни хороших тротуаров. Вопрос строительства там дороги назрел уже давно, лет десять о нем точно уже говорят, но стоимость проекта большая. До появления нацпроектов источника финансирования в таком объеме не было», - уточнил Коротаев.

В свою очередь в пресс-службе администрации Нижневартовска ТАСС сообщили, что полностью дорогу планируется сдать в 2024 году. «Заключен контракт на строительство первого этапа, который будет завершен в конце 2021 года. Всего предполагается четыре этапа, а полное открытие дороги в 2024 году. Стоимость проекта - 1,7 млрд рублей, основной объем выделен из федерального бюджета, а также это средства округа и города», - сказал собеседник агентства.

В настоящее время строители проводят выторфовку дороги и обратную ее засыпку песком, поскольку глубина залегания торфа местами достигает 8 м. По информации администрации Нижневартовска, общая протяженность новой дороги составит 3,3 км. Она будет четырехполосной, по две полосы в каждую сторону, соответствовать всем современным стандартам, иметь ливневую канализацию, велодорожки, систему освещения, тротуары. Ширина проезжей части составит - 15 м, тротуара - 3 м.

<https://tass.ru/ural-news/7614757>

### **РИА НОВОСТИ; 2020.27.01; ПУТИН ПОРУЧИЛ УВЕЛИЧИТЬ КОЛИЧЕСТВО БЮДЖЕТНЫХ МЕСТ В ВУЗАХ**

Президент РФ Владимир Путин поручил правительству РФ увеличить количество бюджетных мест в вузах, преимущественно в региональных, начиная с 1 сентября 2021 года, соответствующее поручение опубликовано на сайте Кремля.

«Обеспечить начиная с 1 сентября 2021 года увеличение общего объема контрольных цифр приема на обучение по программам бакалавриата и специалитета преимущественно в образовательных организациях высшего образования, расположенных в тех субъектах Российской Федерации, которые испытывают потребность в специалистах, имеющих высшее образование, предусмотрев развитие инфраструктуры таких организаций», - говорится в поручении.

Доклад должен быть предоставлен до 15 июня 2020 года.

Кроме того, президентом поручено предусмотреть для студентов вузов возможность выбора направления подготовки начиная с третьего года обучения. Доклад по этому поручению должен быть предоставлен до 1 июня.

<https://ria.ru/20200127/1563926116.html>

### **ГУДОК; АНТИЧ ЮЛИЯ; 2020.28.01; УЧЕНИКИ НАУЧНОГО ПРИЗЫВА; РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА ОТКРОЕТ СВОЙ «КВАНТОРИУМ»**

На базе **Российского университета транспорта (МИИТ)** будет создан детский транспортный технопарк. Предполагается, что он заработает уже к началу нового учебного года.

Технопарки - это центры ранней профориентации школьников. Сейчас в стране действует сеть технопарков «Кванториум» (открыто уже более 100 площадок), которые работают автономно или же на базе вузов и предприятий. Планируется, что к 2024 году в России их будет уже 245.

В ОАО «РЖД» технопарки «Кванториум» созданы на базе Приволжской (Волгоград), Свердловской (Екатеринбург), Восточно-Сибирской (Иркутск) и Читинской Детских железных дорог, а также в Южно-Сахалинске (на базе Дальневосточной малой магистрали). В 2020 году анонсировано открытие «Кванториумов» РЖД во Владивостоке и Хабаровске.

К новому учебному году, как ожидается, собственный технопарк появится и в **РУТ (МИИТ)**. Проект уже одобрен правительством Москвы.

Предполагается, что площадку для технопарка оборудуют на первом этаже одного из корпусов **Российского университета транспорта**. Обучаться в нем смогут школьники в возрасте от 10 до 16 лет - одновременно до 100 детей.

Как рассказал ректор **РУТ (МИИТ)** Александр Климов, технопарк будет ориентирован на детей, которые интересуются транспортными технологиями. На занятиях они познакомятся с технологиями управления и модернизации современных транспортных систем. Также школьники смогут попробовать себя в роли железнодорожников. «Хотим развивать направления экологии, интеллектуальных транспортных систем, микротранспорта. Кроме того, постараемся, чтобы дети делали перспективные исследования, которые могут быть интересны для транспортного комплекса. Нам важно, чтобы они включались в реальную работу», - подчеркнул Александр Климов.

В состав технопарка войдут IT-лаборатория, лаборатории прототипирования, промышленного дизайна и умных технологий на транспорте, VR/AR-лаборатория. Преподаватели будут вовлекать детей в инженерно-конструкторскую и исследовательскую деятельность в различных областях, чтобы сформировать у них компетенции в области создания и развития умных транспортных систем агломераций, интеграции различных видов транспорта между собой и активного использования транспорта для городских пассажирских перевозок.

Дети смогут работать с самым современным транспортным оборудованием - тренажерными комплексами управления и автоматизации железнодорожных и рельсовых транспортных систем, лабораториями дополненной реальности и робототехники, лазерных, информационных и 3D-технологий. Средства на приобретение оборудования будут выделены в том числе из бюджета Москвы.

В начале года **РУТ (МИИТ)** объявил конкурс на лучшее название технопарка. Предложить свой вариант можно на сайте университета. Победители и призеры получат памятные призы.

## **ИНТЕРФАКС; 2020.27.01; ПРАВИТЕЛЬСТВО РАСШИРИЛО СПИСОК СТРАН С УПРОЩЕННЫМ ВЪЕЗДОМ В РОССИЮ ЧЕРЕЗ ВЛАДИВОСТОК**

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин утвердил список из 53 стран, гражданам которых упростили въезд в Россию через порт Владивосток, соответствующее распоряжение опубликовано на сайте правительства.

«Утвердить перечень иностранных государств, гражданам которых при прибытии в Российскую Федерацию через пункты пропуска свободного порта Владивосток оформляются обыкновенные однократные деловые, туристические и гуманитарные визы в форме электронного документа», - говорится в документе.

Согласно распоряжению, упрощенный порядок будет действовать для граждан Австрии, Андорры, Бахрейна, Бельгии, Болгарии, Ватикана, Венгрии, Германии, Греции, Дании, Индии, Индонезии, Ирана, Ирландии, Исландии, Испании, Италии, а также Катара, Кипра, Китая (включая Тайвань) и КНДР. Также в список из 53 стран включены Кувейт, Латвия, Литва, Лихтенштейн, Люксембург, Малайзия, Мальта, Мексика, Монако, Нидерланды, Норвегия, Оман, Польша, Португалия, Румыния, Сан-Марино, Саудовская Аравия, Северная Македония, Сербия, Сингапур, Словакия, Словения, Турция, Филиппины, Финляндия, Франция, Хорватия, Чехия, Швейцария, Швеция, Эстония и Япония.

Ранее оформить электронные визы могли граждане 20 стран.

Упрощенный визовый режим на Дальнем Востоке действует с августа 2017 года. Иностранцы могут прибыть в регион по электронной визе через аэропорты, морские и железнодорожные пункты пропуска, оформив разрешение на въезд на специализированном сайте за четыре дня до предполагаемой поездки. Электронная виза выдается бесплатно, без взимания консульского сбора.

Регионы Дальнего Востока благодаря упрощенному режиму оформления визы посетили свыше 128 тыс. иностранцев, всего же электронная виза выдана 168,8 тыс. жителям других государств. Наибольшее число электронных виз получили граждане Китая (130,65 тыс.), на втором месте граждане Японии (33,49 тыс.), на третьем - граждане Индии (2,43 тыс.).

## **КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.28.01; В ПОДМОСКОВЬЕ МЕНЯЕТСЯ ТОЧКА ЗРЕНИЯ НА ВОДИТЕЛЕЙ; НА СМЕНУ ТРЕНОГАМ ПРИХОДЯТ НОВЫЕ КАМЕРЫ НА КРЫШАХ АВТОМОБИЛЕЙ**

На подмосковных дорогах появились новые дорожные камеры, установленные на крыше седанов Lada Granta. Рядом с машинами дежурят операторы в яркой желтой форме. Подобными комплексами впоследствии заменят все мобильные «треноги». Подобное решение было принято из имиджевых соображений, считают эксперты: камеры на треногах водители воспринимают крайне негативно. Ранее эту проблему признавали в ГИБДД России.

Сообщения о новых камерах на подмосковных дорогах появились в январе. В пресс-службе компании «МВС Групп» (оператор областной системы фиксации нарушений) “Ъ” подтвердили: происходит замена передвижных камер на треногах на так называемые мобильные посты нового типа. «Комплексы построены на базе автомобилей Lada Granta, имеют яркую окраску, операторы комплексов одеты в униформу со светоотражающими элементами,— рассказали в компании.— Это делает новые посты контроля более заметными на дороге и способствует предупреждению нарушений со стороны водителей». Ранее областные власти жаловались на случаи вандализма, когда водители ломали комплексы. В «МВС Групп» добавили, что новые приборы «отличаются усовершенствованным программным комплексом, позволяющим получать данные как со встроенной, так и с выносной камеры». Сама камера на крыше — «Скат-С» санкт-петербургского производителя «Ольвия», способна измерять скорость до 350 км/ч на расстоянии до 100 м.

Подмосковная система фиксации нарушений активно развивается с 2016 года. Тогда правительство области заключило концессионное соглашение с ООО «МВС Групп». Компания обязалась устанавливать и содержать камеры, получая за каждое оплаченное штрафное постановление 233 руб. В 2018 году «МВС групп» заработала на штрафах 3,1 млрд руб. (включая оплату почтовых расходов — 0,7 млрд руб.). 80% компании, по данным kartoteka.ru, владеет ООО «Системы безопасности», которое, в свою очередь, принадлежит УК «Трансфингрупп» и совладельцу телекоммуникационной компании «Максима телеком» Сергею Асланяну. 20% «МВС Групп» принадлежит Мурату Алиеву.

В результате замен треног на камеры нового типа общее число комплексов не изменится, подчеркнули в «МВС Групп»: в регионе действует 1,2 тыс. стационарных комплексов и 200 передвижных, в число которых входит помимо прочего 30 фургонов Ford Transit с установленными на крышах камерами типа «Оскон». В ноябре 2019 года неизвестные устроили поджог в Раменском районе Подмосковья, уничтожив более десятка подобных фургонов.

Водителей, как правило, раздражает, что рядом с треногами стоят «гражданские» машины без окраски, внутри которых сидят какие-то «непонятные люди», говорит эксперт по системам фотовидеофиксации нарушений Григорий Шухман. Замена их на оформленные маркировкой машины с сотрудником в форме снижает вероятность конфликтов с операторами. Кроме того, отмечает эксперт, в результате установки камеры на крышу сокращается число потенциальных мест для ведения контроля за движением.

«Если треноги можно установить, условно на любом пяточке, то безопасно и без нарушений припарковать автомобиль-носитель можно далеко не везде,— отмечает эксперт.— В любом случае правильность установки зависит от добросовестности оператора — что у треног, что у базирующиеся на крыше». «Скат» имеет встроенный радиолокатор, поэтому угол установки для него не важен, отметил господин Шухман.

Максимальная высота установки этой камеры — 2 м, при этом главное условие работы — неподвижность автомобиля во время замеров, уточняет коммерческий директор «Ольвии» Сергей Зайцев.

У комплексов на треногах очень плохой имидж среди автомобилистов, и область пошла на такой ход, чтобы снизить уровень такого восприятия систем фиксации нарушений, предполагает координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов.

О «претензиях и недоверии населения к передвижным комплексам» в октябре 2019 года говорил и начальник ГИБДД России Михаил Черников. Тогда он анонсировал планы

поменять все треноги на новые патрульные машины с встроенной в балку камерой, способной снимать видео и фиксировать все нарушения вокруг машины. Сообщений о внедрении таких приборов в эксплуатацию пока не поступало.

<https://www.kommersant.ru/doc/4233577>

## **КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2020.28.01; FLIXBUS ВЫРУЛИЛ В РОССИЮ; ЕВРОПЕЙСКИЙ ПЕРЕВОЗЧИК НАЧАЛ ПРОДАЖУ БИЛЕТОВ НА РЕЙСЫ МОСКВА—МИНСК**

Один из крупнейших европейских автобусных перевозчиков FlixBus вышел на российский рынок через белорусского партнера. В качестве первого маршрута компания предлагает поездку из Москвы в Минск за 1450 руб. Запуск FlixBus в России ожидался еще в начале 2019 года, но процесс затянулся из-за трудных переговоров с потенциальными партнерами. В итоге сервис изменил модель выхода на рынок, но теперь у его участников вызывает вопросы ценообразование FlixBus.

Немецкая FlixBus GmbH (бренд FlixBus) начала работу на российском рынке, запустив ежедневный автобусный маршрут Москва—Минск, рассказал “Ъ” представитель компании. Партнером FlixBus на этой линии выступил перевозчик «Байер Транс» (входит в белорусскую Intercars). Билеты начали продаваться 27 января через сайт FlixBus и приложение для Android, российская версия для iOS появится позднее, рассказали в компании. Билет из Москвы до Минска обойдется в 1450 руб., приобрести его могут только граждане России и Белоруссии, что связано с отсутствием визового контроля во время пути, уточнили в FlixBus.

В отличие от характерной для FlixBus на других рынках модели, в которой компания выступает оператором поездок с полным вовлечением в продажу билетов, маркетинг и брендинг партнерских автобусов, в случае с Intercars сервис фактически пошел по пути агрегатора. Такая модель подразумевает, что FlixBus через свои каналы реализует лишь часть билетов на рейсы партнера. «Опыт взаимодействия по такой модели показывает, что зачастую перевозчику становится выгоднее отдавать FlixBus все большее число мест и переходить на модель полного взаимодействия с обклейкой, единым стилем, ваучерами и так далее», — отметил представитель компании.

Гендиректор Intercars Юлия Бурдон-Сабецкая подтвердила “Ъ” работу с FlixBus, добавив, что ее компания уже сотрудничает со многими российскими партнерами. По ее словам, в Intercars не видят необходимости «брендироваться под кого-либо». Размер квоты билетов для FlixBus госпожа Бурдон-Сабецкая раскрыть отказалась.

FlixBus основана в 2013 году в Германии. В июле 2019 года компания привлекла более \$500 млн инвестиций при оценке около \$2 млрд, сообщало Reuters со ссылкой на источники. Сама компания не раскрывала точную информацию. По собственным данным FlixBus, в 2019 году его услугами воспользовались 62 млн пассажиров, что на 37% выше показателей предыдущего года. В Германии компания также реализует продажу билетов на поезда под брендом FlixBus, а во Франции развивает сервис совместных поездок на автомобиле FlixBus.

Как сообщал ранее “Ъ”, FlixBus давно планировал выход на российский рынок. В частности, речь шла о запуске уже в феврале 2019 года (см. “Ъ” от 7 февраля 2019 года). Но участники рынка рассказывали, что многие российские перевозчики отказывались работать с FlixBus из-за его жестких условий, в частности комиссии 30% и срока контрактов минимум на полтора года.

Регулирование российской отрасли перевозок гораздо менее гибкое, чем в европейских странах, что существенно ограничивает возможности FlixBus, признают собеседники “Ъ” на рынке. «В российских реалиях сложно запустить традиционную для FlixBus модель оператора: для ее реализации нужно осуществить нечто невероятное, а именно разработать новые маршруты, на которые уже и привлекать перевозчиков. Но стоит помнить, что российский рынок уже очень насыщен», — предупреждает директор Объединения автопассажирских перевозчиков Татьяна Ракулова. По сути, в России FlixBus вынужден отказаться от своей модели в пользу модели агрегатора, считает она.

Когда FlixBus общался с потенциальными российскими партнерами, он продвигал определенную бизнес-модель, с которой работал на других рынках, подтверждает гендиректор онлайн-сервиса «Атлас» Михаил Томшинский. «Компания пропагандировала модель, которая, возможно, не всем нравилась, но была ясна. Теперь же они объявляют, что начинают работу по другой схеме. Возникает вопрос, означает ли это смену парадигмы в подходе к российскому рынку», — рассуждает он. Кроме того, вызывает вопросы ценообразование FlixBus, продолжает господин Томшинский. Он указывает, что стоимость билета до Минска у других сервисов дешевле, включая даже сайт партнера FlixBus, и это притом, что, как правило, при выкупе пула мест агрегатор получает скидку.  
<https://www.kommersant.ru/doc/4233873>

## **РБК КУБАНЬ; 2020.27.01; НА НОВЫЙ ЯБЛОНОВСКИЙ МОСТ В КРАСНОДАРЕ В 2020 ГОДУ НАПРАВЯТ □870 МЛН**

На строительство нового Яблоновского моста в Краснодаре в 2020 году выделят 870 млн руб., из них порядка 490 миллионов рублей — из федерального бюджета.

Работы будут вестись в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», сообщает пресс-служба администрации Краснодарского края.

«Мы долго лоббировали этот проект на федеральном уровне и в текущем году уже приступим к его строительству. Федерация выделила под строительство порядка 490 миллионов рублей. Общий объем финансирования проекта в 2020-м году превысит 870 миллионов рублей», — отметил губернатор Кубани Вениамин Кондратьев.

В частности, в 2020 году будут выполнены подготовительные работы, также будут установлены сваи и переустроен газопровод.

Как сообщал РБК Краснодар, осенью 2019 года министерство транспорта и дорожного хозяйства Краснодарского края заключило контракт на строительство первой очереди нового Яблоновского моста.

Соглашение было подписано 4 октября 2019 года с ООО «СтройЮгРегион», которая стала единственным участником конкурса объявленного 23 августа 2019 года. Стоимость заключенного контракта составила 523,8 млн рублей при начальной цене в 524,3 млн рублей.

Средства пойдут на переустройство инженерных коммуникаций, попадающих в зону застройки (газ, водопровод, электричество), и на устройство мостовых опор.

Новый мост планируется построить в 20 метрах от действующего перехода — он станет продолжением ул. Захарова. Длина путепровода составит чуть более 1 км, он будет иметь по две полосы в каждом из направлений. Кроме того, на мосту организуют тротуар шириной 3 метра и велосипедная дорожка. Расчетная скорость движения по мостовому переходу составит 80 км/ч.

Строительство моста через реку Кубань станет первым этапом реализации проекта «Строительство автомобильной дороги Южный подъезд к г. Краснодару от автомобильной дороги А-146 Краснодар — Верхнебаканский».

Общая стоимость строительства моста оценивалась в 6,5 млрд рублей. Планируемый срок завершения работ — 2021 год.

Долгий путь к новому мосту

В настоящее время Краснодар и Адыгею связывают три моста через Кубань — один железнодорожный и два автомобильных (Яблоновский и Тургеневский). Разговоры о необходимости появления новых переходов и строительстве дублера Яблоновского моста ведутся достаточно давно.

В 2011 году Александр Ткачев, на тот момент занимавший пост губернатора Кубани, заявил, что мост будет построен «через 2-3 года». Спустя год глава региона уточнил, что строительство начнется в 2013-м. Предполагалось сооружение 300-метрового моста, имеющего по две полосы движения в каждом направлении. На тот момент объем капитальных вложений оценивался в 2,2 млрд рублей.

В 2013 году Владимир Евланов, занимавший в то время пост мэра Краснодара, говорил, что «начало работ запланировано на осень текущего года». Затем старт строительно-

монтажных работ был перенесен на 2014 год, в связи с увеличением времени работ над проектом моста.

В 2014 году начальник управления дорожно-мостового хозяйства Краснодара Михаил Жарков рассказывал, что новый мост через реку Кубань в районе поселка Яблоновского планируют сдать в эксплуатацию к концу 2015 года. По его словам, проектирование объекта «уже вышло на завершающую стадию», а в конце первого полугодия должны были стартовать строительно-монтажные работы.

В 2015 году городские власти пообещали, что «уже летом будет заключен контракт и стартует строительство». К тому времени проект уже прошел государственную экспертизу, получив положительное заключение. Стоимость моста выросла до 5 млрд рублей, из них около 300 млн руб. предполагалось выделить в 2015-м.

Однако уже в августе 2015 года в региональном Минстрое сообщили, что работы отложены на неопределенный срок из-за кризиса, а также в связи с оптимизацией бюджетов всех уровней.

По информации министерства транспорта и дорожного хозяйства Кубани, на проектные работы было израсходовано 182,5 млн рублей.

Генеральным проектировщиком выступала фирма «Трансмост» из Санкт-Петербурга. В итоговом варианте длина нового четырехполосного Яблоновского моста должна была оставить 478 метров, ширина тротуара и велодорожек — по 3 метра. В качестве особенностей разработчики выделяли цельнометаллические пролетные строения, подпорные стенки высотой до девяти метров, а также пешеходный тоннель и эстакаду под пешеходно-велосипедный спуск.

Реализация проекта должна была стать первым этапом строительства автомобильной дороги «Южный подъезд» к столице Кубани от автомобильной дороги Краснодар — Верхнебаканский.

В июле 2018 года депутаты Госдумы от Краснодарского края направили обращение премьер-министру Дмитрию Медведеву с просьбой профинансировать строительство нового моста через Кубань, который соединил бы Краснодар и соседнюю Республику Адыгея. Документ подписали большинство парламентариев, представляющих Кубань.

В марте 2019 года в ответ на запрос депутата Госдумы **Минтранс РФ** ответил, что предложения по субсидированию строительства моста включают в проект федерального бюджета на 2020 — 2022 гг.

Проект дублера Яблоновского моста обсуждался во время правительственного часа в Госдуме в феврале 2019 года, когда глава **Минтранса Евгений Дитрих** рассказывал парламентариям о реализации проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» и отвечал на их вопросы.

Владимир Евланов направил письменный запрос главе **Минтранса** о планах по строительству моста. В официальном ответе министерства, которое поступило на депутатский запрос, сказано, что реализация проекта будет проводиться в соответствии с государственной программой Краснодарского края «Развитие сети автомобильных дорог Краснодарского края».

В июле 2019 года Яблоновский мост закрыли для движения грузовиков и общественного транспорта из-за его технического состояния.

На последнем брифинге 1 октября 2019 года мэр Краснодара Евгений Первышов рассказал, что строительство Яблоновского моста для муниципалитета — непосильная ноша и город никогда сам не смог бы реализовать этот проект.

«Яблоновский мост связывает два субъекта Российской Федерации — Краснодарский край и республику Адыгея. Но, тем не менее, сегодня он находится исключительно на балансе муниципального образования город Краснодар. Мы его обслуживаем. Да, нам помогает администрация Краснодарского края. Она выделяет дополнительное финансирование. На ремонт, на восстановительные работы», — прокомментировал он.

Так, годом ранее проводился ремонт швов, мэрия поддерживает мост в рабочем состоянии. Благодаря ограничению движения грузового транспорта переход послужит достаточное время до окончания строительства, отметил мэр города. По словам Первышова, новый мост будет располагаться почти в створе существующего.

Яблоновский мост — автомобильный двухполосный мост через реку Кубань. Был сооружен в 1952 году на месте деревянного пешеходного моста, построенного в 1826 году и взорванного во время Великой Отечественной войны. Общая длина моста составляет 795 метров, ширина — 9 м, высота свода над водой — 18 м.

По данным ГКУ «Безопасный регион», через контрольно-пропускной пункт на Яблоновском мосту ежедневно въезжает в Краснодар в среднем около 20 тыс. автомобилей, столько же машин попадает в столицу Кубани через Тургеневский мост.

<https://kuban.rbc.ru/krasnodar/freenews/5e2eb6969a79472a263c71ab>

## **ТАСС; 2020.27.01; ПЕРВЫЙ КОТЛОВАН ПОД ВТОРУЮ ВЕТКУ МЕТРО В ЕКАТЕРИНБУРГЕ ПЛАНИРУЮТ СДЕЛАТЬ К 2022 ГОДУ**

Первый котлован для строительства второй ветки метро в Екатеринбурге планируется сделать к 2022 году, сообщил в понедельник глава города Александр Высокинский на встрече со студентами Уральского Федерального университета (УрФУ).

В июле прошлого года Высокинский сообщал, что строительство второй ветки метро в Екатеринбурге планируется начать в 2021 году. После большой пресс-конференции президента России Владимира Путина в декабре глава города сказал ТАСС, что власти Екатеринбурга уже готовят проект второй ветки метро. Губернатор Свердловской области Евгений Куйвашев отмечал, что поддержка президента дает уверенность в ее появлении.

«Проектирование технологическое заканчивается. С точки зрения срока технологического строительства метро, это пять-восемь лет. Я рассчитываю, что первый котлован надо делать к 2022 году», - сказал Высокинский.

По слова полномочного представителя президента в Уральском федеральном округе Николая Цуканова, строительство второй ветки метро в Екатеринбурге оценивается в 80 млрд рублей.

Екатеринбургский метрополитен был запущен в 1991 году и в то время носил название «Свердловский метрополитен». Он состоит из одной линии, последняя новая станция - «Чкаловская» - была открыта в 2012 году, всего станций девять. Ежегодный пассажиропоток составляет порядка 50 млн человек. По словам Куйвашева, на проектирование второй ветки метро требуется более миллиарда рублей.

<https://tass.ru/ural-news/7614521>

## **ТАСС; 2020.27.01; ВЛАСТИ БУРЯТИИ ПРИОБРЕТУТ ДЛЯ УЛАН-УДЭ АВТОБУСЫ БОЛЬШОЙ ВМЕСТИМОСТИ ВМЕСТО МИКРОАВТОБУСОВ**

Обновление автобусного парка планируется провести в Улан-Удэ в 2020 году за счет финансирования из федерального и регионального бюджетов, сообщила в понедельник пресс-служба правительства Бурятии со ссылкой на главу республики Алексея Цыденова.

В 2019 году для Улан-Удэ за счет единой дальневосточной субсидии в размере около 500 млн рублей купили 15 новых трамваев «Львенок». До этого в столице Бурятии трамвайный парк состоял из 68 вагонов, износ которых составлял в среднем 90%. Сейчас в городе ежедневно работают около 40 вагонов, треть из них - «Львята». Автобусы большой вместимости в столице Бурятии также устарели, в основном сейчас пассажиров по городу перевозят на микроавтобусах.

«Мы обновили парк трамваев, начали обновление трамвайных путей и будем продолжать работу. Теперь входим и в федеральную программу по субсидированию приобретения больших автобусов, она должна запуститься с 2020 года. Один такой автобус стоит 10 млн рублей, а с учетом субсидии - 6 млн рублей. Будем приобретать автобусы большой вместимости, чтобы улучшить транспортное сообщение в городе», - приводит пресс-служба слова Цыденова.

В мэрии Улан-Удэ уточнили, что планируется приобрести порядка 50 автобусов.

«Львенок» - четырехостный вагон, который серийно выпускает российская компания «ПК Транспортные системы». В отличие от старых вагонов он низкопольный, то есть удобнее для маломобильных граждан, пожилых людей, просторнее, с широкими дверными проемами, камерами видеонаблюдения и USB-зарядками для телефона. В 2019 году перед приобретением новых вагонов в Улан-Удэ отремонтировано около 2 км трамвайных путей

на общую сумму более 82 млн рублей. В 2020-2021 годах на капитальный ремонт трамвайных путей в центре города запланировано выделение средств в размере свыше 200 млн рублей.

В начале ноября 2018 года президент России Владимир Путин подписал указ о передаче Республики Бурятия и Забайкальского края из состава Сибирского в Дальневосточный федеральный округ. На эти два региона распространяются механизмы поддержки и преференции, действующие на Дальнем Востоке. В марте 2019 года подкомиссия под председательством вице-преьера, полномочного представителя президента РФ в Дальневосточном федеральном округе Юрия Трутнева одобрила План социального развития центров экономического роста в Бурятии с выделением региону единой дальневосточной субсидии в размере 6 млрд рублей.

<https://tass.ru/obschestvo/7611939>

## **КОММЕРСАНТЪ; 2020.27.01; В МИНТРАНСЕ УДМУРТИИ НЕ ВИДЯТ ВОЗМОЖНОСТИ СМЕНИТЬ КОНЦЕССИОНЕРА ПО МОСТАМ ЧЕРЕЗ КАМУ И БУЙ**

Власти Удмуртии не видят возможности смены концессионера по мостам через реки Кама и Буй из-за неприбыльности проекта. Об этом написал министр транспорта и дорожного хозяйства республики Алексей Горбачев на своей странице во «ВКонтакте».

«Соглашение о концессии заключили на 49 лет, проезд по мостам должен был стать платным, чтобы инвестор смог вернуть свои вложения с прибылью. При этом местное население оповестили, что тарифы будут сопоставимы с платой за проезд на пароме. На сегодняшний день возможность сменить концессионера отсутствует, так как проект не прибыльный, поскольку при расчете трафика предполагалось, что по мосту будут ежедневно проезжать около 3 тыс. единиц транспорта, а в реальности переправой пользуются только 2 тыс. машин. Интерес инвесторов к данному проекту отсутствует»,— отметил господин Горбачев.

Ранее сообщалось, что Удмуртия хочет сменить концессионера платных мостов через Каму и Буй. Глава республики Александр Бречалов был недоволен условиями соглашения, заключенного при его предшественниках, по которому ежегодно из регионального бюджета уходит 450 млн руб. на компенсацию неполученной от платного проезда прибыли.

<https://www.kommersant.ru/doc/4233724>

## **ВЕДОМОСТИ; АРТУР ТОПОРКОВ; 2020.28.01; ПРОЕКТ «ГАЗПРОМА» И «РУСГАЗДОБЫЧИ» НА БАЛТИКЕ МОЖЕТ СИЛЬНО ПОДОРОЖАТЬ; ЕМУ МОГУТ ПОНАДОБИТЬСЯ СОБСТВЕННЫЙ МОРСКОЙ ТЕРМИНАЛ И ХРАНИЛИЩЕ ДЛЯ ГАЗА**

Стоимость мегапроекта «Газпрома» и «Русгаздобычи» в Усть-Луге может существенно вырасти. В августе РБК сообщал: \$13 млрд стоит завод по переработке и сжижению газа, его строит ООО «Русхимальянс» («Газпрому» и «Русгаздобыче» принадлежит по 50%); \$13,05 млрд – инвестиции в газохимический комплекс (оператор – Балтийский химический комплекс, БХК, 100% – у «Русгаздобычи»), который «Русгаздобыча» должна построить самостоятельно. Но в этой оценке не была учтена стоимость строительства морского терминала для отгрузки продукции газоперерабатывающего завода – следует из декабрьских материалов БХК. «Ведомости» ознакомились с копией документа, подлинность данных подтвердили три человека, близкие к разным сторонам проекта. Кроме того, нужно решить и как хранить резерв этана для бесперебойной работы газохимического комплекса во время ежегодной профилактики газопроводов «Газпрома». Производительность гигантского комплекса в Усть-Луге – 45 млрд куб. м газа с высоким содержанием этана в год, из него получится 13,3 млн т сжиженного природного газа (СПГ), 2,2 млн т сжиженных углеводородных газов (СУГ), 3,6 млн т этана и 19 млрд куб. м сухого газа. Сухой газ вернется в трубопроводы «Газпрома», этан станет сырьем для газохимического комплекса «Русгаздобычи», но готового решения, как будет экспортироваться СПГ и СУГ, в материалах БХК нет: предложено три варианта.

Возможно, понадобится свой терминал (оценка расходов будет к апрелю), другой вариант – терминал «Сибур-Портэнерго» вблизи завода, третий – их комбинация. Использование мощностей «Портэнерго» «Русгаздобыча» обсуждала с «Сибуром» в октябре, коммерческие предложения она рассчитывает получить до 30 января, пишет БХК.

«На презентации [7 июня 2019 г.] было сказано: [капитальные затраты на газоперерабатывающий комплекс составят] более 700 млрд руб. Если вы у меня спросите сегодняшнюю оценку, я вам скажу: 750 млрд руб. Но все дело в том, что еще предстоит стадия «проект» (ПСД), рабочая документация, соответственно, строительно-монтажные работы и т. д. Вы человек опытный и, в принципе, даже знаете, наверное, некоторые выкладки, которые говорят о какой-то возможной корректировке первоначальных заявленных объемов инвестиций». О стоимости завода по переработке и сжижению газа в Усть-Луге, 28 июня 2019 г.

«Газпром» и «Русгаздобыча» говорят в совместном комментарии, что рассматривают и существующие экспортные мощности, и новые, а ход переговоров не комментируют. В «Сибуре» отказались от комментариев.

Екатерина Колбикова из Vygon Consulting полагает, что на строительство порта, если следовать мировой практике, приходится около 10% инвестиций в завод СПГ, т. е. удельные расходы на тонну СПГ составляют \$15–25; еще \$10–15 добавляет хранилище. Исходя из анализа недавних объектов для отгрузки СПГ, стоимость портовой инфраструктуры под 13 млн т в год – \$0,8–1,4 млрд, посчитала она, а терминала для перевалки 2,4 млн т СУГ – до \$0,4 млрд. Интегрированная портовая инфраструктура обойдется дешевле, чем два объекта порознь, допускает Колбикова, и удельные затраты будут ниже.

Расширение причальной инфраструктуры в порту без дноуглубления не слишком дорого, говорит аналитик Энергетического центра бизнес-школы «Сколково» Сергей Капитонов, в польском Свиноуйсьце это стоило \$30 млн. Рабочие глубины у «Портэнерго» – 13,5 м, можно принимать суда до класса Q-Мах включительно, считает он. А полноценный новый порт потребует расходов иного порядка, продолжает Капитонов: порт Сабетта стоил порядка \$1,6 млрд, но там дополнительных расходов потребовали суровые условия Арктики, необходимость защиты от льдов и дорогая логистика.

«Газпрому» и «Русгаздобыче» необходимо также обеспечить непрерывность загрузки газохимического комплекса сырьем. Сроки и регулярность остановок (профилактика и ремонт), связанных с трубопроводной системой «Газпрома», пока четко не определены, пишет Балтийский химический комплекс. Речь идет о том, что они могут составлять до 15 суток ежегодно, как следствие, суммарные потери только на Балтийском химическом комплексе оцениваются более чем в \$180 млн. Потери от временных остановок газоперерабатывающего завода в материалах комплекса не указаны.

Обсуждается строительство изотермического хранилища на 375 000 куб. м этана в составе газоперерабатывающего комплекса, что приведет к увеличению капитальных затрат ориентировочно на \$450–600 млн, говорится в материалах Балтийского газохимического комплекса, альтернатива – хранилище непосредственно в порту либо фрахт газозовов для хранения этана. Но строительство хранилища в порту мало того что сравнимо по стоимости с хранилищем в составе комплекса, оно еще и лишит компанию доходов от обратного акциза на этан, указано в материалах, а фрахт газозовов требует расходов на причальную стенку и дноуглубление, может быть осложнен дефицитом свободных судов на мировом рынке, а еще тоже приведет к потере обратного акциза.

Если суммировать расчеты аналитика о стоимости терминала и данные БХК о стоимости хранилища, проект может подорожать на \$2,5 млрд.

В «Газпроме» и «Русгаздобыче» отказались комментировать стоимость хранилища этана. Вопрос синхронизации работы трубопроводов и кластера в Усть-Луге «будет согласован на соответствующем этапе проекта с учетом коммерческих интересов партнеров, технологических и прочих требований», говорится в ответе компаний.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/01/27/821589-gazovii-proekt>

**КОММЕРСАНТЪ; 2020.28.01; СУДОХОДНАЯ ПРОТАЛИНА; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА О НАДЕЖДАХ РЕЧНИКОВ НА СУГРОБЫ**

Отсутствие нормальной зимы и сугробов в средней полосе России стало не только темой для шуток, но и предметом серьезной озабоченности для судоходного сообщества. Аномальная погода может реализовать многие риски, которые до сих пор выглядели гипотетическими, позволяя затягивать модернизацию гидроузлов.

Уже сейчас в отрасли обеспокоены прогнозом навигации на Оке и Дону. Из-за отсутствия снега не наполняется Цимлянское водохранилище, что угрожает судоходству на нижнем Дону маловодьем. От Цимлянского водохранилища питаются Ростовская и Воронежская области, а также частично Волгоградская. Перекаты на Дону, которые идут от последнего гидроузла до Азовского моря, поддерживать нечем, и проблему можно было бы решить только попусками воды с водохранилища.

Ситуацию могли бы улучшить снежные запасы из Тульской, Липецкой и Орловской областей, которые частично идут в Оку, а частично в нижний Дон. Но снег выпадать не хочет. Из снежных месяцев остается только февраль, но даже если выпадет 20–30 см осадков, то этого все равно будет мало, говорят собеседники “Ъ”. Решением проблемы на Дону должно было стать строительство Багаевского гидроузла, но оно отложено до 2022–2023 годов.

Пессимистичный прогноз и по судоходству на Оке. Эта река не зарегулирована, и ее наполнение целиком зависит от паводка и межени. Когда много снега, паводок продолжается до начала июля, а потом наступает меженный период, когда река зависит только от дождей. В 2019 году не было дождей и паводок был нулевой; снег был, но запасы ушли в землю, в итоге судоходству не хватало воды для нормальной работы. А сейчас проблема в отсутствии снега: есть опасность, что река перейдет в меженный период уже в середине мая, что не обещает хороших глубин.

Непредсказуема ситуация и на Волге, в районе узкого места у Городца, где так и не построен обещанный Нижегородский гидроузел. Там глубины зависят от Рыбинского водохранилища. Сейчас оно наполнено и к началу февраля подойдет с хорошими запасами. Но решение о том, насколько быстро ГЭС будет спускать водохранилище, зависит от прогноза Гидрометцентра, а он не всегда точен. Так, говорят источники “Ъ”, в 2019 году, руководствуясь прогнозом, воду спустили, а новая не пришла. Если снег все же выпадет, прогноз может разойтись с реальностью, и водохранилище «на радость энергетикам сольется», говорит один из собеседников “Ъ”. В 2019 году в Куйбышевском водохранилище тоже не хватило воды, чтобы исправить ситуацию. В итоге на Волге помимо сложного года для судоходства был сорван нерест рыбы, а если и в этом году воды будет мало, то потери удвоятся.

При отсутствии достаточных глубин речникам придется вновь недогружать суда, что грозит колоссальными потерями. Кроме того, груз просто может уйти на железную дорогу, автотранспорт или в случае нефтепродуктов в трубопровод, и вернуть его на реку будет крайне сложно.

<https://www.kommersant.ru/doc/4233811>

**РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА КРЫМА; СЕРГЕЙ ВИННИК, АЛЕКСАНДР ГАВРИЛЕНКО; 2020.28.01; ИНВЕСТОРУ ПОДАЛИ ШВАРТОВЫЙ; ЮЖНЫЕ ПОРТЫ ОЖИДАЕТ ПЕРЕЗАГРУЗКА**

2020 год может стать временем перемен для развития речных и морских портов на юге России. Сразу несколько инвесторов заявили о готовности реализовать крупные проекты модернизации действующих портовых мощностей и строительства новых. Корреспонденты «РГ» выяснили перспективы реализации этих планов.

Отгрузят на паях

Власти Республики Крым видят будущее морских портов в создании концессии с частным бизнесом. В перспективе порты Крыма могут стать перевалочным хабом для торговли с Ближним Востоком.

Пожалуй, сложно найти сферу экономики полуострова, которая бы больше, чем порты, пострадала от санкций. 5 - 6 миллионов тонн грузов, переваливавшихся через

Севастопольский морской торговый порт в украинский период, в 2018 году сократились до 176,2 тысячи тонн. Судя по итогам первых шести месяцев 2019 года (23,4 тысячи тонн) в минувшем году результаты будут еще скромнее. В сентябре 2019-го правительство Севастополя предоставило дирекции порта субсидию в размере 54 миллионов рублей на погашение текущей задолженности. Изменить ситуацию, считают в администрации, может сотрудничество с частным бизнесом, заинтересованным в увеличении перевалки груза. В Севастопольском порту 2019 год завершился инвентаризацией, которая должна актуализировать активы предприятия. Просто сдавать причалы в аренду городские власти не планируют.

- Все будет строиться по концессионной модели: предприятие реализует проект и получает определенные льготы, - раскрыл подробности врио губернатора Севастополя Михаил Развожаев. - Город остается собственником всего имущественного комплекса порта. Детали соглашения, на условиях которого мы будем строить отношения с концессионером, сейчас прорабатываются.

Основной поток грузов, как и в прежние годы, составят зерно, нефть, строительные материалы. Кроме того, в качестве резерва развития порта в городе рассматривают перспективу создания рыбохозяйственного комплекса. Стратегию оздоровления предприятия городские власти намерены презентовать на Сочинском экономическом форуме.

Инвесторы хотят гарантий

Сейчас ГУП РК «Крымские морские порты» объединяет семь филиалов. Это торговые порты Ялты, Феодосии, Евпатории, Керчи, Керченский рыбный порт, Керченская паромная переправа и предприятие Госгидрография.

- Мы встречались с представителями крупных компаний. Феодосийская нефтебаза уже продана с торгов, крупные предприниматели хотят развивать этот кластер, - раскрыл подробности глава Крыма Сергей Аксенов. - Ведутся переговоры об аренде мощностей портов Феодосии и Керчи. Крупные российские компании готовы в частном порядке обеспечить грузооборот в наших портах.

Переговоры с бизнесом идут непросто, признался Аксенов, поскольку инвесторы хотят определенных гарантий со стороны региональных властей. Тем не менее есть обнадеживающие результаты.

В этом году Крым отправит через свои порты в Сирию 250 тысяч тонн различного зерна. Отгрузки начнутся уже весной. Раз в три месяца Крым будет отправлять в Дамаск партии подсолнечного масла по 5500 тонн за одну отгрузку. Начнет экспорт своей продукции Керченский металлургический комбинат. Помимо этого, в Крыму ожидают поставки морепродуктов и рыбы из регионов Дальнего Востока, которые также пойдут на полуостров морским путем.

- Есть предложения, которые все это позволят загрузить работой. Мы ведем индивидуальные переговоры с каждым потенциальным инвестором, - рассказал Сергей Аксенов. - Приходится их уговаривать и давать им персональные гарантии, чтобы они работали в регионе.

На Дону построят новые причалы

В это же время в Ростовской области в связи с растущим экспортом зерна объявлено о планах построить в порту четыре причала. К концу января уже выполнено около 70 процентов проектных работ. Объекты планируется построить в районе промышленной зоны Заречная на левом берегу 3143,3-го километра реки Дон, между нефтяными терминалами ООО «Росмортранс» и Новошахтинского НПЗ. По проекту перевалка суммарно будет составлять около миллиона тонн грузов в год. Компания-инвестор намерена использовать новые мощности при обработке зерновых и генеральных грузов.

Как говорят эксперты, донской регион активно наращивает экспорт зерновых и здесь уже давно заявляли о планах увеличить перевалочные мощности.

- Нынешний сезон отличается спадом экспорта зерна из РФ, так что особого дефицита портовых мощностей нет. Но, как подсчитали специалисты, нам необходимо как минимум в полтора раза увеличить нынешние портовые мощности на юге, поскольку, согласно стратегии развития АПК, к 2024 году необходимо удвоить экспорт сельхозпродукции. В основном речь идет, конечно, о зерне, - говорит редактор Национального аграрного

агентства Дмитрий Беляев. - Сегодня портовая инфраструктура ЮФО позволяет вывезти за сезон 55, максимум 60 миллионов тонн зерна. И в особо активные годы перед портом Новороссийска, как я помню, в ожидании своей очереди на перевалку собирались огромные составы, до 600 вагонов. Конечно, на Кубани тоже есть планы ввода в эксплуатацию новых мощностей. В основном речь идет о строительстве глубоководных портов, которые рассчитаны на дальний экспорт. Ростовская же область с ее портами река-море рассчитана на поставки в пределах акватории Черного моря. Но именно здесь сосредоточены все крупнейшие покупатели российской пшеницы.

- Еще несколько лет назад обсуждали проект, по которому турецкие компании хотели строить на Дону несколько перерабатывающих предприятий с собственными причальными стенками. Логика проста: Турция является одним из крупнейших импортеров пшеницы из Ростовской области, при этом большую часть купленного зерна они все равно затем перерабатывают на своих заводах. Была идея построить цеха по переработке здесь же, на берегах Дона. Таким образом турецкие компании могли бы вывозить не сырье, а уже готовый продукт, то есть существенно экономить на логистике. А Ростовская область получила бы не только дополнительные действующие предприятия, рабочие места и налоги, но и «привязала» бы к себе крупных иностранных партнеров, - вспоминает советник президента Торгово-промышленной компании Ростовской области по вопросам АПК Юрий Корнюш. - К сожалению, тогда планы не были реализованы. Но сама идея никуда не делась, насколько мне известно, она прорабатывается сегодня.

А как у соседей

В Краснодарском крае, по информации департамента инвестиций и развития малого и среднего предпринимательства региона, до 2030 года также планируют реконструировать несколько крупных морских портов. Эту работу будут проводить в рамках проекта «Развитие южного экспортно-импортного хаба». Помимо портов и инфраструктуры предполагается расширить аэропорт Краснодар, возвести новые и модернизировать действующие железнодорожные магистрали и автотрассы. Это позволит обеспечить рост экспорта, увеличить грузо- и пассажирооборот, а также создать более 10,2 тысячи новых высокопроизводительных рабочих мест. К примеру, в Новороссийске построят крупный продовольственный хаб для кратковременного хранения товаров народного потребления, продуктов питания и их комплектации к отправке в магазины розничной торговой сети. Инвестиционный проект представят на форуме в Сочи. Предполагается, что площадь хаба составит около 19 тысяч квадратных метров, а грузооборот оценивается более чем в 1,5 миллиона тонн в год. Общая стоимость проекта - миллиард рублей.

<https://rg.ru/2020/01/28/reg-ufo/kak-budut-razvivatsia-v-2020-godu-porty-iuga-rossii.html>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.27.01; КАЛИНИНГРАДСКИЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ В 2019Г СНИЗИЛ ГРУЗОБОРОТ НА ЧЕТВЕРТЬ**

АО «Калининградский морской торговый порт» (КМТП) по итогам работы в 2019 году снизило грузооборот на 24% по сравнению с 2018 годом, до 2 млн 503 тыс. тонн, говорится в материалах компании.

Перевалка генеральных грузов снизилась на 25,9%, до 767 тыс. тонн, в том числе металлов - на 12,7%, до 721 тыс. тонн. Объем навалочных грузов упал на 32,9%, до 1 млн 58,3 тыс. тонн. Перевалка наливных грузов сократилась незначительно, до 229,8 тыс. тонн.

При этом перевалка груженых и порожних контейнеров выросла на 12,3%, до 327,3 тыс. тонн.

КМТП является одной из стивидорных компаний, работающих на территории Калининградского порта. Согласно данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», через ряд ООО компания принадлежит группе физических лиц.

Грузооборот КМРТ по итогам 2018 года составил 3,3 млн тонн.

## ГУДОК; ПОТАЕВА КСЕНИЯ; 2020.28.01; КЛИЕНТ УСТАНОВИТ ЦЕНУ; МИНТРАНС ОБНОВИЛ ПОРЯДОК ПЕРЕВОЗОК ЦЕННЫХ ГРУЗОВ ПО СЕТИ РЖД

С 25 ЯНВАРЯ ВСТУПИЛ В СИЛУ ПРИКАЗ МИНТРАНСА, КОТОРЫЙ АКТУАЛИЗИРУЕТ ПОРЯДОК ПЕРЕВОЗОК железнодорожным транспортом грузов с объявленной ценностью. В документе, в частности, закрепляется право перевозчика отказать в транспортировке в случае выявления несоответствия между описью и фактически предъявленным товаром.

Приказ **Минтранса** от 15 августа 2019 года № 267 «Об утверждении Правил перевозок железнодорожным транспортом грузов с объявленной ценностью» опубликован на официальном интернет-портале правовой информации [pravo.gov.ru](http://pravo.gov.ru).

Отметим, грузоотправитель может объявлять ценность любого груза. Указание стоимости является гарантией соблюдения прав грузовладельца в случае повреждения или утраты товара. Если ценность не объявлялась, то перевозчик отвечает за груз в объеме его действительной цены, которую необходимо доказать через суд.

«**Минтранс** обновил ряд условий по перевозке грузов с объявленной ценностью и актуализировал те положения, которые устарели с 2003 года», - пояснил «Гудку» заместитель начальника Центра фирменного транспортного обслуживания ОАО «РЖД» - начальник Управления правового обеспечения Игорь Бычков.

Приказ актуализировал перечень грузов, перевозка которых осуществляется с обязательным объявлением ценности, а также ввел возможность оформления их описи в электронном виде (при наличии между перевозчиком и грузоотправителем договора об электронном документообороте).

В новых правилах также установлено, что передача сведений, содержащихся в описи грузов, осуществляется грузоотправителем и перевозчиком с учетом требований Федерального закона от 29 июля 2004 года № 98-ФЗ «О коммерческой тайне». То есть транспортировка грузов с объявленной ценностью на международных и междугородных направлениях осуществляется в условиях засекреченности и анонимности.

Согласно новым правилам грузоотправитель обязан объявить ценность драгметаллов, камней и изделий из них, культурных ценностей, включая музейные предметы и коллекции, произведений культуры и искусства, а также грузов для личных, семейных, домашних и иных нужд (независимо от размера и стоимости товара), не связанных с предпринимательством.

Отметим, что Федеральный закон № 41-ФЗ «О драгоценных металлах и драгоценных камнях» разделяет драгоценные металлы и сплавы с небольшой примесью этих металлов. Если в сырье или изделия содержится меньше 5% золота, серебра или платины, груз можно отправить железнодорожным транспортом.

По мнению президента Гильдии экспедиторов России Семена Резера, новые правила очень своевременные и могут привлечь груз с объявленной ценностью на железнодорожный транспорт.

«По железной дороге перевозятся различные ценные грузы - это могут быть и картины, и редкие металлы. Железнодорожный транспорт чаще используют для транспортировки оптовых партий, реже для перевозки единичных экземпляров. Их помещают в контейнер или закрытый грузовой вагон, при этом важно обеспечить герметичность и оптимальные температурные условия», - отметил он.

В приказе **Минтранса** также уточнен порядок утилизации запорно-пломбировочных устройств, а также порядок возмещения ущерба, причиненного при перевозке. Кроме того, прямо закрепляется право РЖД отказать в перевозке в случае выявления несоответствия между описью и фактически предъявленным грузом.

По словам заместителя председателя Ассоциации операторов железнодорожного подвижного состава Дениса Семенкина, приказ **Минтранса** содержит несколько новых положений, которых нет в предыдущих правилах.

«Расширена возможность взаимодействия грузоотправителя и перевозчика в электронном виде.

Теперь можно предъявлять опись грузов с объявленной ценностью не на бумажном, а на электронном носителе, что соответствует современному уровню развития отношений на железнодорожном транспорте», - отметил он.

Кроме того, по его словам, в предыдущем тексте правил специально оговаривалось, что объявленная ценность груза не может быть выше действительной, которая обосновывалась правоустанавливающими документами (счетом или договором продавца). «В случае порчи или исчезновения груза в пути следования и возникновения судебных разбирательств грузоотправителя с перевозчиком по поводу стоимости утраченного товара владелец инфраструктуры всегда апеллировал к действительной стоимости и требовал предъявления правоустанавливающих документов. Сейчас это из правил исключено. Теперь перевозчиком принимается та стоимость, которая внесена в накладную грузоотправителем. И если будут возникать споры, то во внимание будет приниматься только та ценность, которая указана в описи. Это может привлечь такие грузы на железную дорогу, так как грузовладельцам в случае пропажи не придется обосновывать его стоимость в суде», - пояснил он.

Денис Семенкин также добавил, что в приказе предусмотрен пункт, который балансирует право грузоотправителя указывать абсолютно любую стоимость в описи.

«Перевозчик может отказать в приемке груза к перевозке, если он установит несоответствие предъявляемого к перевозке товара, который указан в описи. К примеру, если перевозчику будет предъявлен груз, стоимость которого явно не соответствует действительной ценности, то он сможет отказать в транспортировке. При этом прописан порядок отказа от перевозки, когда составляется акт общей формы, где указывается причина», - резюмировал он.

Отметим, что приказ МПС России от 18 июня 2003 года № 40, которым утверждены ранее действовавшие Правила перевозок железнодорожным транспортом грузов с объявленной ценностью, признается утратившим силу.

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСАНДР ФИЛИМОНЕНКО; 2020.27.01; АЭРОПОРТ КОМСОМОЛЬСКА-НА-АМУРЕ ВОЗОБНОВИЛ ПРИЕМ РЕЙСОВ**

Воздушная гавань города Юности возобновила обслуживание гражданских авиарейсов после проведения дополнительных мероприятий по обеспечению безопасности полетов, как того требовали предписания **Росавиации**. Об этом сообщили в министерстве транспорта и дорожного хозяйства Хабаровского края.

- Выполнение рейсов продолжится с 8 часов утра 28 января. В этот день запланирован субсидированный рейс Комсомольск-на-Амуре - Южно-Сахалинск авиакомпании «Аврора». «Хабаровские авиалинии» возобновят рейсы через Хурбу с 29 января, - сообщили в региональном минтрансе. - В течение месяца будет заново проведена сертификация компании-оператора аэропорта.

22 января Дальневосточное управление **Росавиации** аннулировало сертификат оператора аэропорта Хурба из-за нарушений требований безопасности полетов. Управляющей воздушной гаванью компании требовалось устранить недочеты в организации поисковых, аварийно-спасательных и противопожарных работ.

<https://rg.ru/2020/01/27/reg-dfo/aeroport-hurba-komsomolska-na-amure-vozobnovil-priem-rejsov.html>

### **ПРАЙМ; 2020.27.01; АВИАКОМПАНИИ РФ В 2019 ГОДУ УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ НА 10,3%**

Российские авиакомпании в 2019 году увеличили перевозки пассажиров по сравнению с 2018 годом на 10,3%, до 128,1 миллиона человек, следует из уточненных данных **Росавиации**.

«За 2019 год российские перевозчики обслужили 128,1 миллиона пассажиров, превысив показатели аналогичного периода прошлого года на 10,3%. Пассажирооборот за 12 месяцев достиг отметки в 322,98 миллиарда пассажирокилометров, рост составил 12,6%», - отмечает **Росавиация**.

Пассажиропоток на внутренних линиях в 2019 году вырос на 6,1%, до 73 миллионов человек. Как отмечает ведомство, внутренние перевозки составили 57% от общего объема перевезенных пассажиров за 2019 год. На международных линиях количество пассажиров выросло на 16,3%, до 55 миллионов.

Пассажиропоток крупнейшей российской авиакомпании «Аэрофлот» в 2019 году вырос на 4,1%, до 37,2 миллиона человек. «Россия» (входит в группу «Аэрофлот») нарастила перевозки на 3,7%, до 11,5 миллиона. «Победа» (также входит в группу «Аэрофлот») - на 43,2%, почти до 10,3 миллиона. Авиакомпания «Сибирь» (входит в S7) перевезла 14 миллионов человек, увеличив пассажиропоток на 21,1%. «Уральские авиалинии» нарастили пассажиропоток на 6,8%, до 9,6 миллиона человек. «ЮТэйр» (Utair) перевезла 7,7 миллиона человек, рост по сравнению с прошлым годом - 1,4%.

В декабре 2019 года российские авиаперевозчики увеличили пассажиропоток на 4,9%, почти до 8,9 миллиона человек. На международных рейсах количество пассажиров выросло на 6,3%, почти до 3,5 миллиона. На внутренних линиях - на 4,1%, до 5,4 миллиона.

<https://1prime.ru/transport/20200127/830851109.html>

### **ТАСС; 2020.28.01; МИНТРАНС КАМЧАТКИ: СОЗДАНИЕ ЕДИНОЙ АВИАКОМПАНИИ В ДФО ОБЕСПЕЧИТ ДОСТУПНОСТЬ ПЕРЕВОЗОК**

Создание единой авиакомпании на Дальнем Востоке снизит социальную напряженность населения, связанную с традиционной нехваткой авиабилетов с Камчатки в европейскую часть России в летний период и обеспечит доступность авиаперевозок. Об этом ТАСС сообщили во вторник в Министерстве транспорта и дорожного строительства Камчатского края.

Президент 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.

«На протяжении многих лет на Камчатке складывается крайне сложная ситуация, вызванная отсутствием на летний период и сентябрь авиабилетов в направлении Москва - Петропавловск-Камчатский и обратно. Создании единой авиакомпании на Дальнем Востоке позволит увеличить частоту полетов за счет увеличения провозных емкостей и создаст здоровую конкуренцию среди перевозчиков. Это снизит социальную напряженность населения и обеспечит доступность воздушных перевозок населения с территории Камчатского края в города ДФО, а также в европейскую часть России», - пояснили ТАСС в региональном Минтрансе.

В органе исполнительном власти добавили, что создание единой авиакомпании для перевозок по краю, в настоящее время, не целесообразно. Объясняется это тем, что на полуострове сейчас работают два перевозчика, которые выполняют социально-значимые маршруты во все муниципальные районы Камчатки.

Тема создания авиакомпании для полетов внутри ДФО обсуждается несколько лет. В декабре 2019 года газета «Известия» сообщила, что соответствующий вопрос рассматривают Минпромторг, **Минтранс**, Минэкономразвития, Минфин и **Росавиация** совместно со Сбербанком, ВТБ и госкорпорацией «Ростех». А в ноябре 2019 года сообщалось, что в России может появиться лоукостер, специализирующийся именно на дальневосточном направлении. В Ростехе в январе сообщили, что госкорпорация активно прорабатывает вопрос создания такого перевозчика. В целом Ростех поддерживает его создание для расширения спроса на отечественную авиационную технику.

<https://tass.ru/ekonomika/7620069>

## **ИНТЕРФАКС; 2020.27.01; ИРАЭРО И РОСАВИАЦИЯ УРЕГУЛИРОВАЛИ СПОР О ДОЛГАХ ЗА СУБСИДИРОВАННЫЕ АВИАРЕЙСЫ**

Арбитражный суд Москвы прекратил производство по двум искам «ИрАэро» к **Росавиации**, которые касались долгов за выполненные в 2019 году перевозчиком субсидированные авиарейсы, следует из материалов суда.

Оба иска отозвала «ИрАэро», подав соответствующие ходатайства. Сумма требований по ним составляла 38,95 млн и 7,74 млн рублей.

«Все вопросы с **Росавиацией** урегулированы, достигнуты определенные договоренности и идет погашение задолженности. Некоторые наши требования уже удовлетворены, в том числе по указанным искам», - пояснил «Интерфаксу» пресс-секретарь «ИрАэро» Николай Бессонов.

Ранее сообщалось, что суд в 2019 году постановил взыскать в пользу «ИрАэро» в сумме 57,7 млн рублей (по трем искам) за не предоставленные субсидии за выполненные в течение года рейсы.

В настоящее время в картотеке суда не зарегистрировано каких-либо еще исков «ИрАэро» к **Росавиации**.

## **ТАСС; 2020.27.01; ГОСКОМИССИЯ ПО КАРЕЛИИ РЕКОМЕНДОВАЛА ПОДУМАТЬ О РАСШИРЕНИИ СУБСИДИРУЕМЫХ АВИАМАРШРУТОВ**

Государственная комиссия по подготовке к празднованию 100-летия Республики Карелия в 2020 году рекомендовала властям этого региона проработать расширение маршрутов субсидируемых авиаперевозок. Соответствующий пункт содержится в решении госкомиссии, утвержденном ее председателем, секретарем Совета безопасности РФ Николаем Патрушевым.

«Решением госкомиссии правительству Республики Карелия во взаимодействии с соответствующими федеральными министерствами и ведомствами при участии авиакомпаний рекомендовано проработать возможность включения в перечень субсидируемых маршрутов на 2020 год дополнительных региональных авиамаршрутов», - сообщила в понедельник пресс-служба аппарата Совбеза РФ.

На заседании госкомиссии в декабре прошлого года Патрушев призвал восстановить субсидирование авиаперевозок из Карелии в южном направлении. С соответствующей просьбой к нему обратился глава республики Артур Парфенчиков, который сообщил, что в перечень субсидируемых в 2020 году из федерального бюджета маршрутов не включены авиаперевозки из Петрозаводска на юг.

Другие пункты решения

Госкомиссия по Карелии рекомендовала также при участии РЖД проработать вопрос софинансирования за счет средств федерального бюджета реконструкции посадочных площадок в городах Костомукша, Пудож и в поселке городского типа Калевала.

Также поручено «принять дополнительные меры, направленные на обеспечение оказания первичной медицинской помощи населению в отдаленных населенных пунктах Республики Карелия, в том числе с использованием возможностей передвижных медицинских комплексов». В текущем году госкомиссия уделит также отдельное внимание реконструкции межрайонной больницы в петрозаводском районе Древлянка, Национального музея Республики Карелия, а также строительству здания аэровокзала аэропорта Петрозаводск и на ряд других задач.

<https://tass.ru/ekonomika/7614607>

## **ТАСС; 2020.27.01; ВЗЛЕТНУЮ ПОЛОСУ В АЭРОПОРТУ ГОРОДА БОДАЙБО ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ УДЛИНЯТ ПОЧТИ В ДВА РАЗА**

Грунтовую взлетно-посадочную полосу в аэропорту города Бодайбо Иркутской области в рамках реконструкции, которая должна начаться в 2020 году, заменят на асфальтобетонную и удлинит до 3 км. Об этом в понедельник сообщил ТАСС мэр Бодайбинского района Евгений Юмашев.

На взлетно-посадочную полосу в Бодайбо может садиться только устаревший самолет Ан-24, а когда полосу размывает дождями, аэропорт не принимает воздушные суда. Авиасообщение у Бодайбо налажено только с Иркутском.

«Сейчас проводятся проектные работы. В рамках реконструкции произойдет увеличение площади аэропорта не менее, чем на 30% от существующей. Полоса будет удлинена серьезно. Сегодня она 1,6 км, будет увеличена до 3 км. Полоса будет асфальтобетонная», - сказал Юмашев.

Для того, чтобы расширить зону аэропорта, потребуется выкупить близлежащие земельные участки, на которых сейчас находятся коммерческие объекты и жилые дома. В настоящее время в Бодайбо работают специалисты по оценке имущества, которое предстоит снести. «Работу по оценке планируется завершить к марту. Выкупать территорию у нынешних собственников будет владелец аэропорта. Оценочная компания результаты своей работы передаст проектировщику, который эти затраты предусмотрит в проекте», - пояснил мэр.

По его словам, после реконструкции аэропорт Бодайбо сможет принимать современные суда, это позволит наладить авиасообщение с другими городами, кроме Иркутска. «Среди вахтовиков, которые у нас работают, востребованы прямые рейсы в Новосибирск, Красноярск. География полетов будет расширена однозначно», - сказал Юмашев.

В модернизацию аэропорта планируется вложить 1,8 млрд рублей. На реконструкцию полосы будут направлены средства федерального бюджета, так как она находится в собственности РФ. Это 1,4 млрд рублей. Строительство нового терминала и обновление остальной инфраструктуры будет финансировать собственник.

<https://tass.ru/sibir-news/7611593>