



Ежедневный мониторинг СМИ

14 ФЕВРАЛЯ 2020

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ 2020.14.02; КРУПНЕЙШИЙ АЭРОПОРТ СТРАНЫ СТАНЕТ ПОЛНОСТЬЮ ЧАСТНЫМ; АКЦИОНЕРЫ «ШЕРЕМЕТЬЕВО» РЕШИЛИ ВЫКУПИТЬ У ГОСУДАРСТВА ОСТАВШИЕСЯ 30%	3
RNS; 2020.13.02; МИНТРАНС НЕ ПОЛУЧАЛ ЗАЯВКУ НА ВЫКУП ГОСПАКЕТА ШЕРЕМЕТЬЕВО.....	4
РИА НОВОСТИ; 2020.13.02; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ ИЗМЕНИТЬ ПРАВИЛА ПЕРЕВОЗКИ БАГАЖА В ПОЕЗДАХ	4
РИА НОВОСТИ; 2020.12.02; РОСАВИАЦИЯ РАССКАЗАЛА ОБ ОГРАНИЧЕНИЯХ ЧАРТЕРНОГО АВИАСООБЩЕНИЯ С КНР	5
РИА НОВОСТИ; 2020.13.02; РОССИЯ ВЫРАБОТАЕТ ТЕХНОЛОГИЮ ОБСЛУЖИВАНИЯ ТРАНЗИТНЫХ РЕЙСОВ ИЗ КИТАЯ	5
ИНТЕРФАКС; 2020.13.02; СОЗДАВАЕМАЯ «РОСТЕХОМ» АВИАКОМПАНИЯ БУДЕТ НАЗЫВАТЬСЯ «РТ-АВИА» - ИСТОЧНИК	6
ТАСС; 2020.13.02; КАРАСИН: РЕЧЬ О ВОЗОБНОВЛЕНИИ АВИАСООБЩЕНИЯ МЕЖДУ РОССИЕЙ И ГРУЗИЕЙ ПОКА НЕ ИДЕТ	6
КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2020.14.02; РАВНЕНИЕ ГОСПРОГРАММ НА НАЦПРОЕКТЫ; МИНЭКОНОМИКИ ПРЕДЛАГАЕТ СДЕЛАТЬ ЦЕЛИ РАЗВИТИЯ ЕДИНЫМИ ДЛЯ ВСЕГО БЮДЖЕТА	7
РБК; АННА ГАЛЬЧЕВА; 2020.14.02; НАЦПРОЕКТЫ ТЯЖЕЛО ЛОЖАТСЯ НА БЮДЖЕТЫ РЕГИОНОВ; АНАЛИТИКИ НКР ПРОГНОЗИРУЮТ РОСТ ГОСДОЛГА СУБЪЕКТОВ РФ В 2020 ГОДУ	8
РИА НОВОСТИ; 2020.14.02; ЯКУТИЯ ВЗАИМОДЕЙСТВУЮТ С ФЕДЕРАЛЬНЫМ МИНТРАНСОМ ПО МОСТУ ЧЕРЕЗ ЛЕНУ	10
ТАСС; 2020.13.02; РОСТЕХ, «ВИС» И ЯКУТИЯ ПОДПИСАЛИ КОНЦЕССИЮ ПО ПРОЕКТУ МОСТА ЧЕРЕЗ ЛЕНУ	10
ТАСС; 2020.13.02; ЯКУТИЯ ВЫДЕЛИТ 20 МЛРД РУБЛЕЙ НА ВОЗМЕЩЕНИЕ ЗАТРАТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ЧЕРЕЗ ЛЕНУ	10
ТАСС; 2020.13.02; НОВУЮ АВТОТРАССУ «МОСКВА-КАЗАНЬ» МОГУТ ПОСТРОИТЬ РАНЬШЕ СРОКА.....	11
ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА КИНЯКИНА; 2020.14.02; БЕСПИЛОТНИКИ «КАМАЗА» И МАДИ ПОЕДУТ ПО ОБЫЧНЫМ ДОРОГАМ; ЗОНЫ ДЛЯ ТЕСТИРОВАНИЯ БЕСПИЛОТНИКОВ ПОЯВИТСЯ В ДЕСЯТКЕ РЕГИОНОВ РОССИИ	12
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР КУЗЬМИН; 2020.13.02; БЕСПЛАТНОЙ ПАРКОВКОЙ С 1 ИЮЛЯ СМОГУТ ПОЛЬЗОВАТЬСЯ ИНВАЛИДЫ III ГРУППЫ ..	13
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ КРИВОШАПКО; 2020.13.02; ФАС ОБЕЩАЕТ НЕ ДОПУСКАТЬ ДОМИНИРОВАНИЯ НА РЫНКЕ АГРЕГАТОРОВ ТАКСИ.....	13
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА СИБИРИ; СВЕТЛАНА СИБИНА; 2020.13.02; ПРИЕХАЛИ; ТРАМВАЙНЫЙ ПАРК ОМСКА ОКАЗАЛСЯ В КРИЗИСЕ ИЗ-ЗА ИЗНОШЕННОСТИ ТЕХНИКИ И ТЕКУЧКИ КАДРОВ	14
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.14.02; ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ РАЗГРУЗЯТ ОТ ДИВИДЕНДОВ; ОАО РЖД МОГУТ ИЗБАВИТЬ ОТ ВЫПЛАТ 50% ПРИБЫЛИ ПО МСФО	15
ТАСС; 2020.13.02; РЖД НАПРАВИЛИ 19 МЛРД РУБЛЕЙ НА РАЗВИТИЕ ПОДХОДОВ К ПОРТАМ АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКОГО БАССЕЙНА	16
ТАСС; 2020.13.02; БОЛЕЕ ДЕСЯТКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЙ В МОСКВЕ И ОБЛАСТИ ПЕРЕИМЕНУЮТ	16

ТАСС; 2020.13.02; ЖИТЕЛЯМ АДЛЕРА ПРЕДСТАВИЛИ МАКЕТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ВАГОНА НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ	17
RNS; 2020.13.02; ФАС ВЫДАЛА ПРЕДПИСАНИЕ РЖД ПО ЗАКУПКЕ КОМПЬЮТЕРОВ НА 1,2 МЛРД РУБЛЕЙ	17
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИЛЬЯ ИЗОТОВ; 2020.13.02; МИНТРАНС РК ОБЪЯСНИЛ МАССОВЫЕ СОКРАЩЕНИЯ В «КРЫМСКИХ МОРСКИХ ПОРТАХ»	18
КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.14.02; СУДА ДЛЯ ЕНИСЕЯ ПОСТРОЯТ НА НЕВЕ; СРЕДНЕ-НЕВСКИЙ ЗАВОД МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ КРУПНЕЙШИЙ ГРАЖДАНСКИЙ ЗАКАЗ	19
ТАСС; 2020.13.02; МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ ХРАБОВО В КАЛИНИНГРАДЕ СЕРТИФИЦИРОВАН ПО 2-Й КАТЕГОРИИ ИКАО	20
ТАСС; 2020.13.02; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБИЛА ПРОЕКТ РЕКОНСТРУКЦИИ НОВОСИБИРСКОГО АЭРОВОКЗАЛА	20
ТАСС; 2020.13.02; ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ ВПЕРВЫЕ В ИСТОРИИ ПЛАТОВА СВЯЖУТ РОСТОВ-НА-ДОНУ И БЕЛГРАД	21
ТАСС; 2020.13.02; «АЭРОФЛОТ» ВВОДИТ С 30 МАРТА ЕЖЕДНЕВНЫЙ ПРЯМОЙ РЕЙС ЕКАТЕРИНБУРГ - КРАСНОЯРСК	21
ТАСС; 2020.13.02; ПРЯМЫЕ АВИАРЕЙСЫ ВПЕРВЫЕ ХОТЯТ ЗАПУСТИТЬ ИЗ СОЧИ В ИНДИЮ И ИРАН В 2020 ГОДУ	21
ТАСС; 2020.13.02; ПРИЗНАННАЯ БАНКРОТОМ ВИМ-АВИА ВЫСТАВИЛА НА ТОРГИ ДВА САМОЛЕТА BOEING 757-200	22
ТАСС; 2020.13.02; РОССИЙСКИЙ САМОЛЕТ «БАЙКАЛ» ОСНАСТЯТ СПАСАТЕЛЬНОЙ ПАРАШЮТНОЙ СИСТЕМОЙ	22

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ 2020.14.02; КРУПНЕЙШИЙ АЭРОПОРТ СТРАНЫ СТАНЕТ ПОЛНОСТЬЮ ЧАСТНЫМ; АКЦИОНЕРЫ «ШЕРЕМЕТЬЕВО» РЕШИЛИ ВЫКУПИТЬ У ГОСУДАРСТВА ОСТАВШИЕСЯ 30%

Росимущество получило заявку от ООО «Шереметьево холдинг» на исполнение опциона по выкупу госпакета АО «Международный аэропорт «Шереметьево», рассказали «Ведомостям» два федеральных чиновника. «Шереметьево холдинг» является контролирующим акционером АО «Международный аэропорт «Шереметьево» (66,1% акций), Росимуществу принадлежит 30,46%. Компании принадлежит одноименный аэропорт. В 2019 г. «Шереметьево» обслужило 49,9 млн пассажиров, это восьмой результат в Европе.

«Шереметьево холдинг» принадлежит кипрской TPS Avia Holding, в которой 65,22% у траста, действующего в интересах семей председателя и члена совета директоров аэропорта Александра Пономаренко и Александра Скоробогатько, 34,78% – у Аркадия Ротенберга.

Частный акционер предлагает цену выкупа госпакета в соответствии с акционерным соглашением Росимущества и «Шереметьево холдинга», добавляют собеседники: это оценка на момент консолидации активов аэропорта плюс 35%. Консолидация активов «Шереметьево» началась в 2015 г. по указу президента и завершилась в мае 2017 г. До нее аэропорт почти на 100% принадлежал Росимуществу, а «Шереметьево холдинг» владел отдельными объектами на территории аэропорта: грузовым терминалом, парковками и др. При консолидации частная компания получила в «Шереметьево» контрольный пакет, так как обязалась построить в нем новые объекты: пассажирский терминал В, подземные тоннели под аэродромом для связи терминала В с южным терминальным комплексом (терминалы D, E и F), новые грузовой терминал и топливозаправочный комплекс. Средства на строительство объектов «Шереметьево холдинг» внес в уставные капиталы специально созданных компаний, которые при консолидации стали «дочками» «Шереметьево». Все эти объекты суммарной стоимостью около \$750 млн построены в 2017–2018 гг.

«Шереметьево холдинг» по акционерному соглашению имеет право потребовать выкупить госпакет, Росимущество – предъявить свои акции к продаже частному акционеру.

Размер оценки активов «Шереметьево» в ходе консолидации не назывался. Собеседники «Ведомостей» тоже ее не говорят. Заявку частного акционера будут рассматривать также **Минтранс** и Минэкономразвития, а окончательную цену выкупа определит оценка, которую проведет привлекаемый Росимуществом независимый оценщик. «Шереметьево холдинг» согласно акционерному соглашению может с этой оценкой не согласиться и отказаться от выкупа, добавляет один из собеседников. Тогда госпакет может быть выставлен на открытый аукцион.

Госпакет «Шереметьево» можно оценить в 50–70 млрд руб., говорит аналитик «Атона» Михаил Ганелин.

Аналитик «ВТБ капитала» Елена Сахнова оценивает госпакет «Шереметьево» в 65–70 млрд руб. Продажа госпакета «Шереметьево» по такой цене стала бы рекордной сделкой в аэропортовой отрасли. Пока крупнейшими остаются две сделки по продаже в 2017 г. по 25% «Воздушных ворот Северной столицы» (концессионер «Пулково») – размер каждой составил примерно 250 млн евро.

Частные акционеры «Шереметьево» не скрывали желания выкупить пакет государства. Пономаренко в интервью «Ведомостям» в январе рассказывал, что для выкупа госпакета частные акционеры рассматривают возможность продать 30% «Шереметьево» и ведут переговоры с несколькими потенциальными покупателями. Также он говорил, что в середине января действие опциона еще не началось. Получается, он заработал совсем недавно и «Шереметьево холдинг» почти сразу им воспользовался.

«Шереметьево холдинг», покупая акции государства и продавая стратегию аналогичный по размеру пакет, получает возможность контролировать, кто станет его партнером по этому бизнесу. «30% – это большой пакет, важно иметь качественного соинвестора», – считает Сахнова. Привлечение крупного международного стратега позволило бы «Шереметьево» эффективнее внедрять новейшие технологии по обслуживанию авиакомпаний и пассажиров, считает она.

«Шереметьево» динамично развивается, это крупнейший аэропорт в России. А международные стратегические инвесторы активно интересуются российскими аэропортами, поэтому им будет интересен и этот актив, говорит Ганелин.

Впрочем, покупка госпакета может оказаться длительной процедурой. Одновременно с «Шереметьево» был консолидирован и аэропорт «Внуково». После консолидации активов блокпакет аэропорта остался у Росимущества, а 75% минус 1 акция перешли к компаниям Виталия Ванцева и отца депутата Госдумы Андрея Скоча Владимира. Частные акционеры «Внуково» задействовали свой опцион на выкуп госпакета еще весной 2018 г., рассказывал Ванцев «Ведомостям». Но сделка до сих пор не совершена. Оценка госпакета «Внуково» проведена, но для продажи необходимо соответствующее распоряжение правительства. А такого документа еще нет, рассказал человек, близкий к одному из акционеров аэропорта.

«В случае поступления соответствующей заявки **Минтранс** рассмотрит ее», – говорит представитель министерства. Представитель Росимущества от комментариев отказался, представители «Шереметьево» и Минэкономразвития на запросы «Ведомостей» не ответили.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/02/13/822973-chastnie-aktsioneri-sheremetevovo-reshili-vikupit>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4252544>

<https://rg.ru/2020/02/13/aeroport-sheremetevovo-stanet-polnostiu-chastnym.html>

<https://rns.online/transport/CHastnie-aktsioneri-SHeremetevovo-reshili-vikupit-gospaket-v-aeroporte-2020-02-13/>

RNS; 2020.13.02; МИНТРАНС НЕ ПОЛУЧАЛ ЗАЯВКУ НА ВЫКУП ГОСПАКЕТА ШЕРЕМЕТЬЕВО

Минтранс России пока не получал заявку от контролирующих акционеров московского аэропорта Шереметьево — компании «Шереметьево холдинг» — на выкуп госпакета, сообщили RNS в пресс-службе ведомства.

«В случае поступления соответствующей заявки **Минтранс** рассмотрит ее в установленном порядке», — сообщили RNS в ведомстве, уточнив, что пока такой заявки не поступало.

«Шереметьево холдинг» подал заявку в Росимущество на исполнение опциона по выкупу госпакета «МАШ» в 30,46%, в результате чего аэропорт полностью станет частным, сообщила газета «Ведомости» со ссылкой на двух федеральных чиновников. Соответствующую заявку будут также рассматривать **Минтранс** и Минэкономики, добавила газета.

Сейчас «Шереметьево холдинг» владеет 66,1% акций аэропорта, Росимуществу принадлежат 30,46%. В «Шереметьево холдинг» 65,22% контролирует траст, действующий в интересах семей главы совета директоров МАШ Александра Пономаренко и члена совета директоров Александра Скоробогатько, и 34,78% – Аркадий Ротенберг.

<https://rns.online/transport/Mintrans-poka-ne-poluchal-zayavku-ot-aktsionerov-SHeremetevovo-na-vikup-gospaketa-2020-02-13/>

РИА НОВОСТИ; 2020.13.02; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ ИЗМЕНИТЬ ПРАВИЛА ПЕРЕВОЗКИ БАГАЖА В ПОЕЗДАХ

Министерство транспорта планирует уравнивать права пассажиров верхних и нижних полков поездов при перевозке багажа.

Согласно действующим правилам, пассажир с нижней полки имеет преимущество для размещения ручной клади под нижним местом, едущий на верхней — наверху. В то же время другой пункт правил гарантирует пассажирам равный доступ к услугам.

«С учетом комплексного толкования правил перевозок представляется, что если конструктивными особенностями вагона предусмотрено только нижнее (либо верхнее) место для размещения ручной клади, то пассажиры вне зависимости от занимаемого места имеют равные права на использование нижнего (либо верхнего) места для размещения ручной клади», — говорится в документе, опубликованном на Федеральном портале проектов нормативных правовых актов.

Каждый пассажир, помимо мелких вещей, может бесплатно провезти ручную кладь весом не более 36 килограммов, размер которой по сумме трех измерений не превышает 180 сантиметров.

К ней относятся вещи, которые помещаются на местах, предназначенных для размещения ручной клади, исходя из конструктивных особенностей вагона.

<https://ria.ru/20200213/1564644404.html>

На ту же тему:

<https://iz.ru/975787/2020-02-13/mintrans-predlozhit-izmenit-pravila-perevozki-bagazha-v-poezdakh>

<https://www.kommersant.ru/doc/4252530>

<https://rg.ru/2020/02/13/prava-passazhirov-verhnih-i-nizhnih-polok-po-razmeshcheniiu-ruchnoj-kladi-uravniaiut.html>

<https://rns.online/transport/Mintrans-predlozhit-utochnit-pravila-razmescheniya-bagazha-v-poezdah-2020-02-13/>

<https://tass.ru/ekonomika/7753165>

<https://360tv.ru/news/transport/spor-o-bagazhe-mezhdu-passazhirami-verhnih-i-nizhnih-polok-okonchatelno-reshili/>

РИА НОВОСТИ; 2020.12.02; РОСАВИАЦИЯ РАССКАЗАЛА ОБ ОГРАНИЧЕНИЯХ ЧАРТЕРНОГО АВИАСООБЩЕНИЯ С КНР

Ограничения чартерного авиасообщения с КНР вводятся только для российских авиакомпаний и не касаются китайских перевозчиков, сообщает Росавиация.

«Авиакомпании России заблаговременно уведомлены о том, что с 00 часов 00 минут 14 февраля 2020 года введён временный запрет на осуществление российскими авиакомпаниями чартерных пассажирских воздушных перевозок с российской на китайскую территорию и в обратном направлении. Для авиакомпаний Китая запрет на осуществление полетов на чартерной основе не вводился», - говорится в сообщении.

Росавиация отмечает, что российские авиакомпании с момента ввода ограничений авиасообщения с Китаем 1 февраля выполнили 105 рейсов между странами, китайские - 27.

«Информация о пассажирах - гражданах России, имеющих билеты на чартерные рейсы из Китая в Россию на период с 13 по 29 февраля, по состоянию на 15:00 часов 13 февраля следующая: у 1404 из них уже либо переоформлены билеты на альтернативные направления, либо переоформлены билеты на регулярные рейсы авиакомпании «Аэрофлот», либо оформлен возврат билетов; 162 пассажира «Сибири» и 66 пассажиров «Уральских авиалиний» ожидают пересадки на альтернативные рейсы или возврата денежных средств. В настоящее время сотрудниками этих авиакомпаний ведется соответствующая работа с пассажирами», - говорится в сообщении.

Таким образом, 228 гражданина России ожидают пересадки на альтернативные рейсы или возврата денежных средств, отмечает ведомство.

<https://ria.ru/20200213/1564682112.html>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2020/02/14/rossia-priostanovila-charternoe-aviasoobshchenie-s-knr.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.13.02; РОССИЯ ВЫРАБОТАЕТ ТЕХНОЛОГИЮ ОБСЛУЖИВАНИЯ ТРАНЗИТНЫХ РЕЙСОВ ИЗ КИТАЯ

Россия разработает технологию обслуживания транзитных рейсов из Китая, делающих технические или вынужденные посадки на ее территории, сообщает Росавиация.

«Росавиацией совместно с Роспотребнадзором в адрес Межрегиональных территориальных управлений Росавиации и аэропортов прямого подчинения направлена телеграмма о необходимости выработки технологий обслуживания транзитных рейсов иностранных авиакомпаний из пунктов Китая с иностранными гражданами на борту в случае совершения технических или вынужденных посадок в аэропортах на территории России», - говорится в сообщении.

Ведомство также отмечает, что пассажиров с признаками коронавирусной инфекции в московском аэропорту «Шереметьево», куда прилетают все пассажиры из Китая, по состоянию на 15.00 мск 13 февраля не выявлено. Задержек рейсов в связи с противоэпидемическими мероприятиями нет.

<https://ria.ru/20200213/1564682155.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.13.02; СОЗДАВАЕМАЯ «РОСТЕХОМ» АВИАКОМПАНИЯ БУДЕТ НАЗЫВАТЬСЯ «РТ-АВИА» - ИСТОЧНИК

Создаваемая госкорпорацией «Ростех» авиакомпания, парк которой хотят сформировать только из российских самолетов, будет называться «РТ-авиа», сообщил «Интерфаксу» источник в транспортной отрасли.

По его словам, проект компании под таким брендом обсуждался на совещании в **Минтрансе** в конце декабря. Представители «Ростеха» заявили на совещании, что «РТ-авиа» будет эксплуатировать авиатехнику российского производства, «в том числе на региональных линиях», также под нее будет создана сеть центров техобслуживания и подготовки персонала.

В пресс-службе «Ростеха» отказались от комментариев.

Как сообщалось, в декабре президент **Владимир Путин** поручил правительству проработать создание авиакомпании с парком из российских самолетов для перевозок на Дальнем Востоке и «труднодоступных районах». В «Ростехе» сообщали, что готовят предложение по региональному перевозчику с флотом из самолетов производства ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (ОАК: UNAC), вертолетов и продукции «Уральского завода гражданской авиации». ОАК и «Вертолеты России» входят в «Ростех», УЗГА до недавнего времени также был структурой госкорпорации - сейчас завод с долей почти 75% контролирует предприниматель, основной владелец НК Банка Виктор Григорьев.

Замглавы **Минтранса** РФ Александр **Юрчик** в феврале говорил, что варианты создания дальневосточной авиакомпании пока прорабатываются: оно возможно и на базе нового юрлица, и на базе существующего авиаперевозчика. Первый вариант, по словам чиновника, по предварительным подсчетам обойдется дороже, так как «нужны стартовые деньги на создание». При этом, отмечал он, в **Минтрансе** считают «вполне здоровой» идею создания перевозчика на базе дочерней компании «**Аэрофлота**» (ОАК: AFLT) - «Авроры».

«Аврора» - все-таки «дочка» «**Аэрофлота**», и я думаю, там большую роль сыграли взаимоотношения «Ростеха» и «**Аэрофлота**». Вы знаете, что «Ростех» - и акционер «**Аэрофлота**», и у них давние налажены контакты. Поэтому, я полагаю, что, скорее, там на уровне «**Аэрофлота**» и «Ростеха» появилась эта идея. Но надо сказать, что эта идея кажется вполне здоровой», - заявлял чиновник.

Единственным в РФ серийно выпускаемым гражданским самолетом является региональный Sukhoi Superjet 100. В 2021 году ожидается запуск производства среднемагистральных MC-21. Параллельно ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (ОАК) работает над созданием региональных Ил-114-300, дальнемагистральных Ил-96-400М.

ТАСС; 2020.13.02; КАРАСИН: РЕЧЬ О ВОЗОБНОВЛЕНИИ АВИАСООБЩЕНИЯ МЕЖДУ РОССИЕЙ И ГРУЗИЕЙ ПОКА НЕ ИДЕТ

Переговоры о возможности возобновления авиасообщения между Россией и Грузией пока продолжаются. Об этом заявил в четверг журналистам член Совета Федерации, представитель РФ на переговорах с Грузией Григорий Карасин.

«Это предмет размышлений и переговоров», - сказал он, отвечая на вопрос о перспективах возобновления авиасообщения.

Карасин также отметил, что обсуждение вопросов, связанных с отношениями Москвы и Тбилиси, по-прежнему планируется в рамках формата Карасин - Абашидзе в марте. «Будем говорить о состоянии двусторонних отношений, о том, как их можно развивать в сложных условиях, когда идет внутривосточная борьба в Грузии, когда у нас нет дипломатических отношений, когда вокруг этих отношений большие международные завихрения, - продолжил он. - Сядем спокойно и будем рассуждать как опытные, спокойные, думающие конструктивно люди о том, в каких сферах их можно наладить».

<https://tass.ru/ekonomika/7750457>

КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2020.14.02; РАВНЕНИЕ ГОСПРОГРАММ НА НАЦПРОЕКТЫ; МИНЭКОНОМИКИ ПРЕДЛАГАЕТ СДЕЛАТЬ ЦЕЛИ РАЗВИТИЯ ЕДИНЫМИ ДЛЯ ВСЕГО БЮДЖЕТА

На госпрограммы в федеральном бюджете новое руководство Минэкономики предлагает распространить подходы к управлению **нацпроектами**, в частности, существенно упростить механизм перераспределения средств в них. Ведомство Максима Решетникова выступает за появление возможности «перебрасывания» средств между госпрограммами, как и в случае с **нацпроектами**, без правки закона о бюджете, а также за «погружение» национальных целей развития и в эту форму бюджетного планирования.

Минэкономики предлагает изменить модель управления госпрограммами. Как следует из презентации ведомства от 13 февраля (есть у “Ъ”), ключевая идея заключается в синхронизации с задачами **нацпроектов** и распространении подходов к управлению ими на все госпрограммы. Сейчас при внесении любых изменений в госпрограммы требуется прохождение длительной процедуры: сначала межведомственное согласование и общественное обсуждение, затем изменения принимаются постановлением правительства. Перераспределение бюджетных средств в рамках госпрограмм возможно лишь при изменении закона о бюджете.

По аналогии с **нацпроектами** при исполнении госпрограмм должна появиться возможность переноса остатков неиспользованных средств между годами (в рамках **нацпроектов** такое решение могут принимать вице-премьеры или президиум совета по стратегическому развитию).

Так, Минэкономики предлагает: если средства «перебрасываются» между госпрограммами, то такое решение принимается правительством, между федеральными проектами — по решению курирующего вице-преьера. Отметим, в сентябре Максим Орешкин, будучи главой Минэкономики, заявлял о планах реформировать структуру госпрограмм по аналогии с **нацпроектами**.

В результате преобразований ведомство ожидает увеличения скорости и эффективности управления бюджетными средствами, повышения прозрачности их использования, а также снижения бюрократической нагрузки, включая упрощение администрирования закона о бюджете. Кроме того, будут расширены полномочия вице-премьеров по их управлению. Отметим, вчера им также поручено контролировать прохождение в Госдуме законопроектов в рамках исполнения послания президента. Реформирование госпрограмм Минэкономики предлагает провести в два этапа (бюджетные циклы 2021–2023 и 2022–2024 годов). На первом — погрузить национальные цели в госпрограммы (а также включить в них мероприятия послания президента), на втором этапе предполагается «жесткая увязка госпрограмм с национальными целями» и изменение их структуры.

В 2016–2018 годах во время работы над «проектным офисом» и приоритетными проектами правительство уже приступало к адаптации госпрограмм к новой модели управления. Тогда были введены «пилотные» программы с «конкурентным» принципом

финансирования в зависимости от вклада тех или иных проектов в достижение целей, но не предполагали такой бюджетной гибкости. С начала работы правительства в мае 2018 года над **нацпроектами** долго оставалась неясной увязка госпрограмм (включая пилотные) с новыми целями. Сохранилась неопределенность до сих пор: Счетная палата в заключении на проект бюджета на 2020–2022 годы указывала на «недостаточную согласованность целей и задач **нацпроектов** и госпрограмм». Более существенную «рассинхронизацию» Минэкономики, отметим, фиксирует в рамках отраслевых стратегий — большая их часть носит узкоспециализированный характер и требует системной актуализации, 74% принято до 2018 года.

<https://www.kommersant.ru/doc/4252842>

РБК; АННА ГАЛЬЧЕВА; 2020.14.02; НАЦПРОЕКТЫ ТЯЖЕЛО ЛОЖАТСЯ НА БЮДЖЕТЫ РЕГИОНОВ; АНАЛИТИКИ НКР ПРОГНОЗИРУЮТ РОСТ ГОСДОЛГА СУБЪЕКТОВ РФ В 2020 ГОДУ

Государственный долг регионов России может вновь вырасти в этом году — дополнительные средства, в частности, потребуются на реализацию национальных проектов. Такой прогноз сделали в кредитном рейтинговом агентстве НКР.

Согласно данным Минфина, совокупный госдолг регионов на 1 января 2020 года составил 2,1 трлн руб., уменьшившись за год на 100 млрд руб. Это минимальный размер регионального госдолга с 2014 года.

Бюджетам регионов, которые в прошлом году стали более дефицитными, уже в первом квартале этого года угрожает падение цен на мировых сырьевых рынках, говорится в комментарии НКР. Ситуация может ухудшиться к концу года, если остановка ряда производств в Китае в связи с эпидемией коронавируса затянется до апреля и дольше. «В таком случае во втором полугодии российским регионам потребуется либо экстраординарная поддержка от федерального центра и, следовательно, пересмотр бюджета РФ, либо долговое финансирование бюджетных дефицитов», — допускают аналитики агентства.

Почему 2019 год был удачным для региональных бюджетов

В 2019 году долг в абсолютном выражении сократился или остался неизменным у 73 субъектов федерации, говорится в комментарии НКР. Выросла по сравнению с 2018 годом долговая нагрузка у Московской области (с 28 до 34% от собственных доходов), Тамбовской области (с 72 до 79%), Калмыкии (с 69 до 79%), Ингушетии (с 55 до 62%), Хакасии (с 90 до 98%) и нескольких других регионов, следует из расчетов агентства.

В прошлом году регионы финансировали бюджетные дефициты за счет накопленных в 2018 году резервов. В 2018 году конъюнктурный рост доходов, преимущественно от сырьевого сектора, обеспечил рекордный совокупный профицит региональных бюджетов — 510 млрд руб. Но в 2019 году количество дефицитных регионов увеличилось с 15 до 35. Как пояснял ранее Минфин, в конце 2018 года из федерального бюджета в бюджеты регионов были перечислены значительные объемы нецелевой финансовой поддержки, в том числе для опережающей компенсации исключения с 2019 года движимого имущества из объектов налогообложения. Также в 2018 году регионы получили значительные объемы разовых конъюнктурных доходов, в частности по налогу на прибыль организаций. Накопленные остатки активно расходовались в 2019 году, что позволило субъектам не залезать в новые долги.

В этом году налоговые доходы регионов вряд ли будут расти теми же темпами, как в два прошлых года, поэтому балансировать бюджеты, не допуская роста долга, регионам будет сложнее, отмечает директор группы региональных рейтингов агентства АКРА Елена Анисимова. Пока, по расчетам аналитиков АКРА, планируемый регионами рост долга составит в 2020 году примерно 220 млрд руб. «Но большинство регионов подходит к планированию бюджета консервативно, поэтому мы не ожидаем, что эти суммы будут исполнены в полном объеме», — уточнила Анисимова.

У каких субъектов самые большие долги

Наименьшую долговую нагрузку по итогам 2019 года имеют Севастополь и Сахалинская область (у них не было долга вообще), Москва (1,2% к собственным доходам), Тюменская область (1,5%), Ленинградская область (2,2%), следует из данных Минфина.

Самые большие долги по отношению к собственным доходам бюджета накопили Мордовия (211%), Хакасия (98%), Псковская область (92%), Костромская область (90%).

Еще в 33 регионах соотношение задолженности к собственным доходам составляет от 50 до 90%.

По закону объем госдолга субъекта не должен превышать утвержденный законом о бюджете объем собственных доходов региона (то есть общих доходов без учета дотаций и субсидий из федерального центра). Для регионов, в бюджетах которых доля дотаций в течение двух из трех последних отчетных лет превышала 40% объема собственных доходов консолидированного бюджета, действуют более строгие условия: госдолг не может превышать 50% собственных доходов.

В 2019 году, согласно данным Минфина, совокупные дотации из федерального бюджета регионам составили 921,6 млрд руб., а общая сумма трансфертов из федерального бюджета составила почти 2,5 трлн руб. (это еще и субсидии, и субвенции). Наиболее зависимыми от федеральных дотаций по итогам 2019 года являются Тыва, Дагестан, Чечня.

Согласно классификации Минфина на 1 августа 2019 года, в группу субъектов с низким уровнем долговой устойчивости входят пять регионов: Еврейская автономная область, Орловская и Псковская области, Марий Эл и Мордовия. Большинство регионов — 43 — относятся к группе со средней долговой устойчивостью, 37 обладают высоким уровнем долговой устойчивости.

В чем проблема финансирования **нацпроектов**

Пока региональная долговая нагрузка довольно комфортна, идет ее плановое снижение, говорит управляющий директор группы рейтингов органов власти агентства НКР Андрей Пискунов. Однако если тенденция к сокращению темпов поступления в бюджеты налога на прибыль продолжится, то у регионов останется два варианта: ждать дотаций из федерального бюджета или занимать на рынке.

2020 год — второй год реализации **нацпроектов**. «Кто и как их будет оплачивать в условиях падающих рынков — вопрос», — подчеркнул Пискунов. Он напомнил, что в 2020 году сумма дотаций на выравнивание бюджетной обеспеченности регионов составит 717 млрд руб. Кроме того, на обеспечение сбалансированности бюджетов в текущем году выделят еще 39 млрд руб. Эта сумма может существенно увеличиться, если Минфин по-прежнему намерен сдерживать рост долговой нагрузки регионов, полагает эксперт.

Стоимость реализации всех **нацпроектов** оценивается примерно в 26 трлн руб. с 2019 по 2024 год. Планируется, что 13,2 трлн возьмет на себя федеральный бюджет, за 4,9 трлн будут отвечать региональные власти. В федеральном бюджете на 2020 год на **нацпроекты** предусмотрено порядка 2 трлн руб.

В 2019 году расходы консолидированных бюджетов субъектов на **нацпроекты** предполагались на уровне 1,3 трлн руб., сообщал ранее Минфин. При этом расходы собственных ресурсов регионов на реализацию **нацпроектов** были несколько выше федеральных трансфертов на эти цели. В Минфине объясняли это тем, что **нацпроекты** включают в себя реализацию мероприятий, которые были начаты в регионах еще до проектной программы.

В идеале все расходы, «спущенные» из федерального центра в регионы, должны софинансироваться из федерального бюджета, говорит руководитель направления фискальной политики Экономической экспертной группы Александра Суслина. «Если все будет сделано так, долговая нагрузка серьезно вырасти не должна», — сказала она РБК. Более предметно можно будет прогнозировать, когда правительство опубликует проект поправок к федеральному бюджету на этот год.

В случае с первыми майскими указами 2012 года регионы, не получив достаточной поддержки, были вынуждены перераспределять свои доходы и залезать в долги, напоминает Суслина. «Мы не знаем, насколько сильно федеральный центр будет помогать регионам. И тогда действительно регионы, которые достаточно ограничены в возможностях займа, просто уйдут в большие дефициты», — полагает экономист.

В 2019 году дотации регионам снизились, в то время как субсидии и иные межбюджетные трансферты выросли в общей сумме примерно на 400 млрд руб., напоминает Анисимова. Такой рост она связывает с реализацией национальных проектов. «Мы полагаем, что трансферты на реализацию **нацпроектов** могут продолжить расти и в этом году. А учитывая невысокий процент софинансирования со стороны регионов, резкого роста долговой нагрузки по этой причине произойти не должно», — отмечает она.

<https://www.rbc.ru/newspaper/2020/02/14/5e452d389a79473fed9c76e6>

РИА НОВОСТИ; 2020.14.02; ЯКУТИЯ ВЗАИМОДЕЙСТВУЮТ С ФЕДЕРАЛЬНЫМ МИНТРАНСОМ ПО МОСТУ ЧЕРЕЗ ЛЕНУ

Власти Якутии взаимодействуют с федеральным **Минтрансом** по финансовой модели и параметрам строительства моста через реку Лена, заявил РИА Новости глава республики Айсен Николаев.

В четверг консорциум «Группы ВИС» и «Ростеха» подписал с правительством Якутии соглашение по финансированию и строительству моста через реку Лена под Якутском. В «Ростехе» сообщили, что внебюджетное финансирование может составить около 30 миллиардов рублей. Днем ранее в **Минтрансе** России заявили, что не знакомы с условиями концессии по строительству моста. В министерстве подчеркнули, что бюджетные средства на мост не предусмотрены.

«Мы с **Минтрансом** работаем, там все нормально будет», - сказал Николаев, отказавшись от дальнейших комментариев.

<https://realty.ria.ru/20200214/1564687473.html>

ТАСС; 2020.13.02; РОСТЕХ, «ВИС» И ЯКУТИЯ ПОДПИСАЛИ КОНЦЕССИЮ ПО ПРОЕКТУ МОСТА ЧЕРЕЗ ЛЕНУ

Консорциум ГК «Ростех» и группы «ВИС» подписал концессионное соглашение о проектировании, строительстве и эксплуатации моста через реку Лена с правительством Якутии. Об этом говорится в совместном сообщении «Ростеха», группы «ВИС» и правительства Якутии.

«В Москве состоялась церемония подписания концессионного соглашения о проектировании, строительстве и эксплуатации мостового перехода через реку Лена в районе города Якутска. Документ подписали министр экономики Республики Саха (Якутия) Майя Данилова и член совета директоров группы «ВИС» Сергей Ромашов. В церемонии приняли участие Глава Республики Саха (Якутия) Айсен Николаев, генеральный директор Государственной корпорации «Ростех» Сергей Чемезов и председатель совета директоров группы «ВИС» Игорь Снегуров», — говорится в сообщении.

Участники соглашения уточняют, что частная концессионная инициатива была подана в правительство Якутии в декабре прошлого года от имени ООО «Восьмая концессионная компания» (входит в группу «ВИС»).

«Точный размер капитальных затрат будет определен по итогам проектирования и прохождения федеральной государственной экспертизы. Внебюджетные средства могут составить порядка 30 млрд руб. Жизненный цикл проекта — 25 лет. Из них шесть лет отведены на проектирование и строительство и 19 лет на эксплуатацию концессионером», — уточняется в сообщении.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/Rosteh-VIS-i-Jakutija-podpisali-koncessiju-pro-projectsu-mosta-cherez-Lenu>

ТАСС; 2020.13.02; ЯКУТИЯ ВЫДЕЛИТ 20 МЛРД РУБЛЕЙ НА ВОЗМЕЩЕНИЕ ЗАТРАТ НА СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА ЧЕРЕЗ ЛЕНУ

Республика Саха (Якутия) планирует направить порядка 20,2 млрд рублей на возмещение затрат концессионера на строительство моста через реку Лена и расходов на его эксплуатацию, сообщила в четверг в пресс-служба правительства региона.

«Платежи из бюджета Республики Саха (Якутия) по инвестиционному и эксплуатационному платежам в течение 19 лет эксплуатации (предполагается до 2044

года) составят 20,2 млрд рублей. Источником платежей будет дорожный фонд республики. При этом платежи государства будут ежегодно сокращаться с 30% до 5% от общего объема дорожного фонда», - говорится в сообщении.

В правительстве пояснили, что инвестиционный платеж включает в себя выплаты по кредитным обязательствам, а эксплуатационные расходы подразумевают содержание и проведение текущих ремонтов моста и подъездных путей.

Общая стоимость проекта оценивается в 83,4 млрд рублей с учетом НДС. Из них 29,1 млрд рублей - составят средства частного инвестора, остальное предполагается выделять из федерального и регионального бюджетов. Доход концессионера обеспечат также платежи за проезд по мосту.

<https://tass.ru/ekonomika/7752727>

ТАСС; 2020.13.02; НОВУЮ АВТОТРАССУ «МОСКВА-КАЗАНЬ» МОГУТ ПОСТРОИТЬ РАНЬШЕ СРОКА

Госкомпания «Автодор» ищет возможность за счет частных средств построить трассу М-12 «Москва-Казань» гораздо раньше 2027 года, говорится в сообщении компании.

«С учетом высокого интереса частных инвесторов к проекту М-12 мы рассматриваем возможность завершить его раньше 2027 года за счет привлечения внебюджетных средств» — отметил в сообщении председатель правления «Автодора» Вячеслав Петушенко.

Как уточнили в «Автодоре», вероятно оптимизация сроков реализации проекта за счет более раннего начала строительства последнего участка от Арзамаса до Канаша.

Одобренный главой правительства РФ в конце прошлого года проект строительства М-12 «Москва – Казань» предполагает ввод до 2024 года участка от Москвы до Владимира и обхода Казани. До 2025 года — участка от Владимира до Арзамаса. Завершение участка от Арзамаса до Канаша — в 2027 году. М-12 должна стать частью международного транспортного коридора «Европа – Западный Китай» (ЕЗК).

По территории России ЕЗК должен пройти от Санкт-Петербурга до Москвы по М-11, далее по ЦКАД (пусковые комплексы номер 3 и 4), потом запланированная новая автотрасса «Москва — Казань», а в районе Тольятти в сторону Оренбурга до Сагарчина на границе с Казахстаном.

Счетная Палата РФ по итогам проверки эффективности расходования бюджетных средств на создание ЕЗК в 2019 году указала, что полноценное функционирование маршрута будет невозможно до завершения работ в 2027 году на участке автомобильной дороги «Владимир — Канаш», который находится в центре международного транспортного маршрута и создает эффект «бутылочного горлышка».

При этом аудиторы подчеркнули, что перенос сроков строительства М-12 с 2021–2024 годов (что было предусмотрено в 2018 году «Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры» до 2024 года) на 2021–2027 годы «приведет к общему увеличению объема капитальных вложений на прогнозируемый трехлетний уровень инфляции».

В «Автодоре» напомнили, что в течение 2019 года по инициативе Минфина РФ был проведен дополнительный анализ трассировки ЕЗК на предмет ее возможной оптимизации.

«Он подтвердил выводы ГК «Автодор» о необходимости создания новой автодороги М-12. При этом предусмотренные в 2019 году 2,6 млрд рублей на реализацию проекта оказались заморожены, а финансирование было открыто Минфином России только в конце 2019 года в объеме порядка 140 млн рублей», — рассказали в компании.

Как отмечают в госкомпании, работа по привлечению инфраструктурных инвестиций в проект М-12 ведется с 2017 года. В частности, подписан ряд международных соглашений о сотрудничестве с крупнейшими инфраструктурными и финансирующими компаниями.

«В настоящее время получено подтверждение о готовности принять участие в проекте как от строительных компаний, так и от крупнейших финансовых организаций. Они готовы обеспечить строительные мощности и необходимый объем внебюджетного финансирования», — отмечают в «Автодоре».

Интересантов в госкомпании не раскрывают, но ранее «Автодор» вел переговоры об участии в своих проектах итальянских госкомпании ANAS и банка Intesa Sanpaolo. Также «Автодор» уже сотрудничал с турецкими строителями, и подписывал меморандум с японской Marubeni Corporation.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/novuu-avtotrassu-moskva-kazan-mogut-postroit-ranse-sroka>

ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА КИНЯКИНА; 2020.14.02; БЕСПИЛОТНИКИ «КАМАЗА» И МАДИ ПОЕДУТ ПО ОБЫЧНЫМ ДОРОГАМ; ЗОНЫ ДЛЯ ТЕСТИРОВАНИЯ БЕСПИЛОТНИКОВ ПОЯВИТСЯ В ДЕСЯТКЕ РЕГИОНОВ РОССИИ

У беспилотников «Яндекса» наконец появятся конкуренты – «Камаз» и Московский автомобильно-дорожный университет (МАДИ) в ближайшее время начинают тестировать беспилотные технологии для автомобилей на дорогах общего пользования. Об этом знают представитель некоммерческого партнерства «Глонасс» (которое разрабатывало требования для беспилотников) и человек, близкий к Минпромторгу. Профессор МАДИ Султан Жанказиев и человек, близкий к «Камазу», подтвердили: в ближайшее время их беспилотники начнут тестирование на дорогах общего пользования. Представитель «Камаза» отказался от комментариев.

Для того чтобы начать тестирование, компании, разрабатывающие системы управления для беспилотных автомобилей, должны получить сертификат ФГУП НАМИ – подведомственной Минпромторгу организации, которая известна своей разработкой автомобиля для президентского кортежа Augus. Жанказиев подтвердил «Ведомостям», что МАДИ получил сертификат на беспилотный Hyundai Solaris. В планах МАДИ на 2020 г. сертифицировать еще один автомобиль – Ford Focus 2, говорит Жанказиев.

Человек, близкий к «Камазу», также сообщил, что автопроизводитель уже получил сертификат. Человек, близкий к Минпромторгу, подтвердил, что грузовик модели «КамАЗ-4308» проходит испытания в НАМИ, но в каком статусе – не сказал.

В НАМИ отказались от комментариев. В Минпромторге не ответили на вопрос о сертификации беспилотников «Камаза» и МАДИ.

В ноябре 2018 г. НТИ «Автонет» инициировал постановление правительства № 1415, по которому беспилотники со страхующим водителем за рулем могут тестироваться на всех дорогах общего пользования на территории Москвы и Республики Татарстан. Срок постановления правительства истечет в 2021 г.

«Коммерсантъ» писал, что власти Татарстана планируют внести в Госдуму законопроект, который определит правила и требования к тестированию беспилотников на федеральном уровне.

На основании этого постановления правительства свои беспилотные технологии для автомобилей в 2019 г. начал тестировать «Яндекс». Разрешение для участия в проекте в прошлом году получили 96 беспилотников интернет-компании.

Сегодня автомобили тестируются преимущественно в районе Раменки – на Мичуринском проспекте, а также на южном дублере Кутузовского проспекта, на Комсомольском проспекте, МКАД и Третьем транспортном кольце, говорит пресс-секретарь «Глонасса» и представитель НТИ «Автонет» Ярослав Федосеев. В ближайшее время территория тестирования будет расширена: предложения, как именно можно было бы увеличить зону, разрешенную для беспилотников, НТИ «Автонет» отправил на рассмотрение в правительство. До конца зимы к Москве и Татарстану могут добавиться Санкт-Петербург, Московская, Владимирская, Нижегородская, Ленинградская и Самарская области, а также Чувашия и Краснодарский край, перечисляет Федосеев. Расширение испытательной зоны необходимо для того, чтобы региональные лаборатории смогли начать тестирование беспилотных автомобилей в своих городах, продолжает он: в Санкт-Петербурге, к примеру, тестировать свою разработку будет НПО «Старлайн», во Владимирской области – Ковровская академия, в Москве – «Яндекс» и МАДИ, в Татарстане – «КамАЗ».

В ноябре «Ведомости» писали, что расходы на испытание одного беспилотника Минпромторг оценил в 60 000–200 000 руб. в зависимости от возраста базового

автомобиля и выбранной комплектации. В 2020 г. на эти цели было выделено 200 млн руб. Минпромторг разработал постановление, которое предусматривает компенсацию затрат на организацию и проведение испытаний высокоавтоматизированных (беспилотных) транспортных средств, а также на создание необходимой современной и перспективной исследовательской базы. С учетом того что лабораториям выделяют субсидию, оценка беспилотных автомобилей для производителей становится вообще бесплатной, заключил представитель Минпромторга.

<https://www.vedomosti.ru/technology/articles/2020/02/13/823036-bespilotniki-kamaza>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР КУЗЬМИН; 2020.13.02; БЕСПЛАТНОЙ ПАРКОВКОЙ С 1 ИЮЛЯ СМОГУТ ПОЛЬЗОВАТЬСЯ ИНВАЛИДЫ III ГРУППЫ

Инвалиды III группы с 1 июля смогут пользоваться бесплатной парковкой. Премьер-министр Михаил Мишустин подписал постановление правительства, которое распространит на них действующий порядок предоставления услуги для инвалидов I и II групп.

Бесплатная парковка будет положена инвалидам III группы при наличии у них ограничения к самостоятельному передвижению 1-й, 2-й или 3-й степени выраженности, а также гражданам, получившим до 1 июля в федеральном учреждении медико-социальной экспертизы опознавательный знак «Инвалид» для индивидуального использования и пользующимся правом на бесплатную парковку.

Сведения об автомобиле, как и предписано законодательством, должны быть внесены в федеральный реестр инвалидов.

<https://rg.ru/2020/02/14/besplatnoj-parkovkoj-s-1-iiulia-smogut-polzovatsia-invalidy-iii-gruppy.html>

<https://rns.online/transport/V-Rossii-invalidi-III-gruppi-poluchat-pravo-na-besplatnuyu-parkovku-2020-02-14/>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ КРИВОШАПКО; 2020.13.02; ФАС ОБЕЩАЕТ НЕ ДОПУСКАТЬ ДОМИНИРОВАНИЯ НА РЫНКЕ АГРЕГАТОРОВ ТАКСИ

Федеральная антимонопольная служба (ФАС) считает важным не допускать на рынке онлайн-агрегаторов такси таких слияний-поглощений, которые приводили бы к доминирующему положению отдельных участников, заявил в интервью «Российской газете» замглавы ведомства Анатолий Голомолзин.

«Мы в рамках предполагаемой сделки по приобретению компанией «Яндекс.Такси» активов сервиса «Везет» анализируем ситуацию и свои выводы обязательно изложим», - пообещал замруководителя ФАС.

По его мнению, в целом, систему регулирования онлайн-агрегаторов нужно выстраивать от общего к частному.

«Понятие агрегатора должно быть в первую очередь заложено в закон об информации, информационных технологиях и защите информации, а уже потом - в различных отраслевых законах, учитывающих особенности конкретных секторов. В противном случае оно может грешить узостью восприятия и создавать проблемы с правоприменением, а это сдерживающий фактор для развития рынка», - пояснил Анатолий Голомолзин.

По его словам, ни у кого нет сомнений, что этот рынок нужно развивать.

«С появлением таких платформ качество услуг изменилось. Вы можете не только в одном населенном пункте, но и в поезде заказать себе такси к точке прибытия в то время, которое вам удобно. При этом четко знаете цену, понимаете, какой будет класс автомобиля. Поэтому двигаться нужно в направлении совершенствования правил работы именно этого рынка», - подчеркнул замруководителя ФАС.

Комментируя тему жалоб водителей на слишком высокие комиссии, которые устанавливают им онлайн-агрегаторы, Анатолий Голомолзин отметил, что если выйти на улицу и посмотреть на поток машин, то можно увидеть, насколько увеличилось количество такси.

«Раньше такого не было. Это к вопросу о том, выгодно или невыгодно работать с онлайн-агрегаторами и их высокими комиссиями. Но, конечно, я согласен и с тем, что у водителей могут быть свои аргументы. Поэтому их жалобы на завышение комиссии со стороны агрегаторов могут быть рассмотрены на предмет соответствия требованиям антимонопольного законодательства», - сказал замруководителя ФАС.

<https://rg.ru/2020/02/14/fas-obeshchaet-ne-dopuskat-dominirovaniia-na-rynke-agregatorov-taksi.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА - ЭКОНОМИКА СИБИРИ; СВЕТЛАНА СИБИНА; 2020.13.02; ПРИЕХАЛИ; ТРАМВАЙНЫЙ ПАРК ОМСКА ОКАЗАЛСЯ В КРИЗИСЕ ИЗ-ЗА ИЗНОШЕННОСТИ ТЕХНИКИ И ТЕКУЧКИ КАДРОВ

Впервые за последние пятнадцать лет на улицы Омска вышел абсолютно новый трамвай. Ему предстоит пройти двухмесячный тест на совместимость с архаичным путевым хозяйством. Между тем трамвайный парк в Омске изношен на 95 процентов, и сегодня стоит вопрос о сохранении этого экологически чистого вида транспорта, появившегося в городе восемьдесят лет назад.

- Новичок разительно отличается от остальных трамваев, средний возраст которых составляет 36 лет. Хотим, чтобы он пробежал 77 километров рельсов маршрутной сети. Это поможет выявить проблемные места, чтобы приступить к модернизации путевого хозяйства, - пояснил корреспонденту «РГ» **директор департамента** транспорта администрации Омска Александр Вялков. - Специально пустили его зимой, когда проблемы с состоянием проезжей части выражены наиболее остро.

Трамвай «Спектр», выпускаемый уральскими машиностроителями, за восемь лет эксплуатации в разных регионах страны заслужил хорошую репутацию. У вагона низкий пол и большие окна со светоотражающими стеклами, он оборудован видеокамерами и электронным табло, удобен и пассажирам, и водителю. В трамвае установлена система ГЛОНАСС, а управление осуществляется при помощи бортового компьютера. В зависимости от комплектации, цена вагона составляет 25-27 миллионов рублей.

Будет ли пополняться парк новыми рельсовыми машинами в ближайшей перспективе, муниципальные специалисты сказать затрудняются, хотя благодаря **нацпроектам** появилась возможность приобретать их на условиях софинансирования с государством. Но поскольку изрядно изношен не только трамвайный, но весь остальной пассажирский транспортный парк, в первую очередь власти делают ставку на обновление автобусов и троллейбусов, пользующихся у горожан наибольшим спросом.

Чтобы поддерживать трамвайное хозяйство в рабочем состоянии, омичи пока ограничиваются капитальным ремонтом вагонов. Модернизация одного обходится городскому бюджету в три-четыре миллиона рублей, что почти на порядок дешевле покупки нового. Из девяноста трамваев, выработавших свой ресурс, отремонтировано четырнадцать. Обновленные салоны обеспечены светодиодным освещением, сидениями с подогревом, информационными табло с голосовым сопровождением.

Еще один способ «омолодить» подвижной состав - бывшие в употреблении московские трамваи, на смену которым в столице приходят вагоны современных моделей.

- В ближайшее время Омск получит десять трамваев из Москвы, выпущенных одиннадцать-двенадцать лет назад. Это уже второй подарок столичных властей и, надеюсь, не последний. Поступающие вагоны в рабочем состоянии, но требуют профилактического ремонта, - сообщил Александр Вялков.

Между тем электротранспорт пребывает в упадке не только в Омске, но и во многих других городах страны. Обновлению мешают не только финансовые трудности: сегодня трамваи и троллейбусы в России выпускают лишь несколько предприятий, так как массового спроса на них нет.

Другая проблема - кадровая. Водителям электротранспорта в столице платят на порядок больше, чем в Сибири. Профессионалы со стажем уезжают, молодежь трудоустроивается неохотно. Чтобы остановить текучку, городские власти заключили с профсоюзами территориальное соглашение о ежегодном повышении оплаты труда водителей на размер

инфляции. В этом году она выросла на четыре процента. Но, понятно это недостаточный стимул для привлечения кадров в отрасль.

Тем временем

В Омске в этом году планируют приобрести 70 троллейбусов и 105 автобусов. Администрация города подала заявку на получение субсидии в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

Речь идет о покупке транспортных средств в лизинг: 60 процентов стоимости будет оплачено из средств федерального бюджета, 40 - городского. Условие - создание в городе образцовых маршрутов с интервалом движения не более десяти минут и режимом обслуживания пассажиров с 06:00 до 23:00 часов. Сегодня после 20:00 часов омичам, особенно живущим на окраинах города, уехать проблематично.

<https://rg.ru/2020/02/13/reg-sibfo/iz-za-chego-okazalsia-v-krizise-tramvajnyj-park-omska.html>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.14.02; ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ РАЗГРУЗЯТ ОТ ДИВИДЕНДОВ; ОАО РЖД МОГУТ ИЗБАВИТЬ ОТ ВЫПЛАТ 50% ПРИБЫЛИ ПО МСФО

Первый вице-премьер Андрей Белоусов готов в индивидуальном порядке решать вопрос о дивидендах курируемого им теперь ОАО РЖД, вопрос рассмотрят на закрытом совещании у премьера Михаила Мишустина. Финплан монополии сверстан из расчета отказа от дивидендов по обыкновенным акциям, но Минфин настаивает на 50% чистой прибыли по МСФО. По мнению экспертов, источников замещения средств, которые уйдут на дивиденды, у ОАО РЖД почти не осталось: лучшие активы проданы, снижение издержек уже угрожает рабочему процессу, а тарифы при текущей конъюнктуре сильно поднимать нельзя.

Первый вице-премьер Андрей Белоусов 13 февраля на заседании правительства высказался за «отдельное решение» по дивидендам ОАО РЖД. «У нас сейчас есть некоторая рассогласованность в уже принятых решениях,— цитирует господина Белоусова «Интерфакс».— Например, по дивидендам ОАО РЖД у нас уже в принятом законе о бюджете стоит уплата дивидендов 69 млрд руб., а в соответствии с принятыми сегодня решениями эта цифра расчетно увеличивается до 86 млрд руб.». При этом в финплане ОАО РЖД, который утверждался правительством, «эта цифра равняется нулю», добавил господин Белоусов. Премьер Михаил Мишустин предложил обсудить вопрос на закрытом совещании.

ОАО РЖД последовательно выступает за выплату дивидендов лишь по привилегированным акциям (их доля в уставном капитале — 3%) с направлением остальной прибыли на инвестиции.

На этой основе сверстана и утверждена правительством долгосрочная программа развития монополии до 2025 года (ДПР), а в финплан на 2020–2022 годы заложены только выплаты 11 млн и 15 млн руб. в 2020–2021 годах и 4,5 млрд руб. в 2022 году. В пояснительной записке к проекту финплана осенью 2019 года монополия сообщала, что «аннулирование решений по сохранению права ОАО РЖД на направление чистой прибыли на горизонте ДПР, за исключением дивидендов по привилегированным акциям, на реализацию инвестпрограммы» приведет к дисбалансу источников ДПР, что потребует их замещения заемным капиталом, а это «окажет отрицательное влияние на долговые метрики ОАО РЖД и снизит долгосрочную кредитоспособность компании». В ОАО РЖД не стали актуализировать позицию по дивидендам.

Но Минфин выступает за поэтапный переход ОАО РЖД на выплату 50% чистой прибыли по МСФО: 30% в 2019 году, 40% в 2020-м и 50% в 2021 году без учета дивидендов по привилегированным акциям. В Минфине “Ъ” сообщили, что для обеспечения равных условий ведения бизнеса и повышения качества управления компаниями с госучастием необходимо использовать единый подход к дивидендной политике всех АО, акции которых находятся в федеральной собственности, а именно обеспечить направление на выплату дивидендов не менее 50% чистой прибыли по МСФО.

У нас достаточно документов, которые говорят о том, что с государством надо делиться пополам.

В 2019 году монополия надеялась выплатить деньгами лишь 7 млн руб. по привилегированным акциям, а еще 20,3 млрд руб. выплатить имуществом, основную часть которого должны были составить вагоны и локомотивы для Крыма (см. “Ъ” от 16 мая 2019 года). Но правительство в итоге заблокировало этот вариант: вагоны оказались в Крыму, но монополия была вынуждена выплатить деньгами 13,4 млрд руб., или 37,8% прибыли по МСФО за 2018 год (см. “Ъ” от 8 июля 2019 года).

Государство как стопроцентный акционер ОАО РЖД может принимать в его отношении любые решения, но тогда оно же должно позаботиться об альтернативных источниках финансирования инвестпрограммы холдинга, полагает замгендиректора ИПЕМ Владимир Савчук. Продажа активов, по его мнению, альтернативой уже быть не может: ОАО РЖД уже продало наиболее ценные из них, а за оставшиеся при нынешней конъюнктуре не выручит необходимые суммы. Наращивание программы сокращения издержек на фоне высокой доли постоянных затрат, не зависящих от объема перевозок, может привести к дальнейшей оптимизации рабочего парка локомотивов, линейного персонала и сказаться на перевозочном процессе, полагает эксперт. Дополнительное повышение тарифов, по его оценке, также вряд ли принесет результат: возможности промышленности по выплате повышенных тарифов ограничены, и такое решение, скорее всего, приведет к дальнейшему спаду погрузки и снижению прибыли.

<https://www.kommersant.ru/doc/4252703>

ТАСС; 2020.13.02; РЖД НАПРАВИЛИ 19 МЛРД РУБЛЕЙ НА РАЗВИТИЕ ПОДХОДОВ К ПОРТАМ АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКОГО БАССЕЙНА

ОАО «РЖД» направило 19,4 млрд рублей в 2019 году на реализацию инвестиционного проекта «Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна», следует из сообщения, опубликованного на сайте РЖД.

«В течение года вновь уложено более 50 км пути, 96 стрелочных переводов, построено более 20 искусственных сооружений, установлено свыше 3,6 тыс. опор контактной сети, более 300 км кабелей систем организации движения и 165 км - связи. Объем работ по устройству земляного полотна превысил 75 тыс. куб. м», - говорится в сообщении.

Кроме того, запущена работа двухпутной железнодорожной линии в обход Краснодарского узла. В прошлом году введено 43,6 км вторых путей. На Таманском полуострове завершена электрификация 124 км линий.

В результате была повышена провозная способность железной дороги в адрес портов Азово-Черноморского бассейна по итогам 2019 года до 87,2 млн т в год (+3,2 млн т в год к уровню 2018 года).

<https://tass.ru/ekonomika/7754625>

ТАСС; 2020.13.02; БОЛЕЕ ДЕСЯТКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЙ В МОСКВЕ И ОБЛАСТИ ПЕРЕИМЕНУЮТ

«Российские железные дороги» (РЖД) переименуют 14 железнодорожных станций на маршрутах Московских центральных диаметров (МЦД) по Москве и Московской области. Об этом в четверг сообщили в пресс-службе Московской железной дороги (МЖД).

«Часть станций получают единые названия со станциями МЦК и метро, с которыми образуют транспортно-пересадочные узлы, еще часть - названия населенных пунктов, улиц или ассоциирующихся с местом объектов. Унификация навигации позволит пассажирам лучше ориентироваться во время поездки», - говорится в сообщении пресс-службы.

В частности, на МЦД-1 остановочный пункт «Инновационный центр» станет «Сколково». На МЦД-2 «Ленинградская» будет переименована в «Стрешнево», «Ржевская» - в «Рижскую», «Люблино» - в «Кубанскую». На Казанском направлении станцию «Фрезер» переименуют в «Андроновку», «Новую» - в «Авиамоторную», «47 км» - в «Ипподром». На Киевском направлении «Сколково» станет «Мещерской», на Горьковском направлении «Карачарово» будет переименована в «Нижегородскую», на Ярославском направлении - «Северянин» в «Ростокино». На Павелецком направлении «Нижние Котлы» переименуют в «Нагатинскую» и на Ленинградском направлении ОЖД «Петровско-Разумовское»

станет «Петровско-Разумовской», «Планерная» - «Молжаниново» и «НАТИ» переименуют в «Лихоборы».

Уточняется, что предложение о переименовании станций поступило от правительства Москвы.

В ноябре 2019 года было открыто движение по первым Московским центральным диаметрам (МЦД) от Одинцова до Лобни и от Нахабино до Подольска. Они включают 132 км путей и 57 станций, с 19 из которых можно сделать пересадки на метро, МЦК и радиальные направления МЖД. К 2024 году количество станций должно увеличиться до 66, количество пересадок - до 27. Всего планируется открытие пяти диаметров, в общей сложности это 375 км путей, более 180 станций, организация движения по которым улучшит транспортное обслуживание 6,9 млн москвичей и 5,5 млн жителей Московской области.

<https://tass.ru/moskva/7749985>

ТАСС; 2020.13.02; ЖИТЕЛЯМ АДЛЕРА ПРЕДСТАВИЛИ МАКЕТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ВАГОНА НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

Макет некупейного вагона нового поколения был представили пассажирам и журналистам в четверг АО «Федеральная пассажирская компания» и АО «Трансмашхолдинг» на железнодорожном вокзале Адлера, передает корреспондент ТАСС.

«Это полнотражная модель вагона, где представлены два купе с теми элементами, которые реализовались для пассажиров как в индивидуальном пространстве, так и в новых дизайнерских решениях», - сказал журналистам заместитель генерального директор АО «Федеральная пассажирская компания» Константин Торубаров, который добавил, что данная модель уже была представлена в Казани, где среди жителей был проведен опрос.

Как сообщил журналистам заместитель генерального директора по развитию пассажирского транспорта АО «Трансмашхолдинг» Александр Лошманов, по итогам опроса, новый вагон получил более 90% положительных отзывов. «Мы постарались, предварительно, провести опрос и маркетинговые исследования, вместе с Федеральной пассажирской компанией определили тот ряд ключевых направлений, который сегодня востребован пассажирами, и постарались их в модуле максимально реализовать. Прежде всего, это персональное пространство: мы постарались сделать, чтобы у каждого пассажира появилось свое индивидуальное пространство, в котором он может уединиться», - сказал он, добавив, что это был самый частый запрос при опросе населения.

Лошманов отметил, что ключевое отличие этого вагона заключается в том, что в нем установлен специальный модуль, разделяющий пространство купе на четыре отдельных места. При этом для каждого пассажира предусмотрено специальное место для хранения багажа, ящик для хранения обуви, индивидуальная розетка и персональный столик. Кроме того, при создании модуля было учтено то, что многие путешествуют семьями, поэтому в вагоне предусмотрены места для пассажиров с детьми. Также в вагоне есть места для пассажиров преклонного возраста.

«Нами предусмотрено вместе с Федеральной пассажирской компанией еще два проекта нового типа открытого [купе], который сейчас находится в проектировании, и который в дальнейшем мы также планируем следом за этим модулем провести по городам РФ», - сказал Лошманов, отметив, что второй макет будет более просторным и комфортабельным.

Павильон с макетом расположен в зале ожидания вокзала. Любой желающий сможет ознакомиться с ним до конца февраля. Вагон нового поколения по представленному макету презентуют летом 2020 года. Первые пассажиры смогут проехать в нем в 2021 году, добавил Лошманов.

<https://tass.ru/ekonomika/7753343>

RNS; 2020.13.02; ФАС ВЫДАЛА ПРЕДПИСАНИЕ РЖД ПО ЗАКУПКЕ КОМПЬЮТЕРОВ НА 1,2 МЛРД РУБЛЕЙ

Комиссия Федеральной антимонопольной службы (ФАС) России признала законными жалобы на исключение из закупки РЖД вычислительной техники на 1,2 млрд рублей трех поставщиков российского оборудования и предписала устранить нарушения, следует из сообщения службы.

«ФАС России признала жалобы об отклонении поставщиков отечественной вычислительной техники обоснованными и вынесла предписание о пересмотре заказчиком поданных заявок на закупку вычислительной техники», — говорится в сообщении ведомства.

Согласно материалам закупки, в конкурсе приняло участие 5 поставщиков, 3 из которых содержали предложения с поставкой российской продукции, а 2 — с иностранной.

«Заказчик отклонил все заявки участников с российским оборудованием («Дельта Солюшнс», «123 Солюшнс» и «Цифровая платформа»), сославшись на то, что автоматизированные рабочие места (АРМ) состоят не на 100% из товаров российского производства. Процессор был предоставлен из-за рубежа, тогда как страной производства монитора и ПЭВМ является Россия... При этом заказчик допустил к закупке только поставщиков иностранных товаров («ЭЛКО РУС» и «НЦИ»)), — сообщило ведомство.

По мнению ведомства, требование к стране производства должно предъявляться в целом ко всему товару закупки, а не к ее составным частям - монитору, ПЭВМ или процессору. Оборудование от этих трех поставщиков нужно считать отечественным. Кроме того, к стоимости их заявок должна быть применена скидка в 30%, согласно действующему законодательству.

<https://rns.online/transport/FaS-vidala-predpisanie-RZHD-po-zakupke-kompyuterov-na-12-mlrd-rublei-2020-02-13/>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ИЛЬЯ ИЗОТОВ; 2020.13.02; МИНТРАНС РК ОБЪЯСНИЛ МАССОВЫЕ СОКРАЩЕНИЯ В «КРЫМСКИХ МОРСКИХ ПОРТАХ»

Государственное унитарное предприятие «Крымские морские порты» из-за тяжелого финансового положения вынуждено сократить около 600 человек. ГУП называет причиной кадровой оптимизации санкции Евросоюза и отток пассажирского и грузового транспорта после запуска в эксплуатацию Крымского моста. Об этом сообщила пресс-служба министерства транспорта Республики Крым.

Из-за наложенных на Республику Крым санкций перевалка грузов в портах резко сократилась, а суда иностранных партнеров перестали заходить в порты полуострова.

Сокращения прежде всего затронут «Керченскую паромную переправу», «Керченский торговый порт» и «Керченский рыбный порт». Правда, сотрудники этих филиалов считают, что имеющаяся инфраструктура - огромные площади терминалов и причалы - позволяют работать рентабельно при условии прихода к руководству эффективных менеджеров.

Руководители предприятия уверяют, что доходы предприятия значительно снизились и не позволяют покрыть текущие затраты. Чтобы сохранить предприятие на плаву, бюджет Крыма ежегодно предоставляет предприятию субсидии - сотни миллионов рублей. Тем не менее проведенный анализ показал, что выйти из кризиса КМП могут только за счет оптимизации штатной численности.

- Чтобы избежать банкротства и ликвидации предприятия принято решение об оптимизации структуры предприятия, - сообщили в пресс-службе. - Сокращения пройдут в соответствии с требованиями Трудового кодекса РФ и коллективного договора. Все права работников будут соблюдены. А каждая кандидатура будет рассмотрена индивидуально. Учитывается квалификация, семейное положение, возраст и другие социальные вопросы.

Работникам, получившим уведомление об увольнении с 1 апреля, предложат все существующие и создаваемые в результате оптимизации вакансии. Также ГУП РК «Крымские морские порты» подписало соглашения о трудоустройстве сокращаемых с «Керченским металлургическим заводом» и судостроительный заводом «Залив», которые

сейчас наращивают объемы производства. Только в прошлом году «КМЗ» предложил более 150 вакансий для портовиков.

- Сейчас на этих предприятиях есть возможность трудоустроить порядка 400 человек, - уточнили в КМП. - Готов оказать содействие и центр занятости Керчи. Также ведутся переговоры о приеме работников с другими организациями транспортной отрасли: это «Волна» (порт Тамань), «Морской торговый порт Усть-Луга», «ТЭС-Терминал-1», «Крымская железная дорога», «Транспортная безопасность Крыма». Существующий спрос на рынке труда Керчи позволяет трудоустроиться всем высвобождаемым сотрудникам ГУП РК «Крымские морские порты».

В свою очередь, руководство предприятия пытается привлечь новые грузопотоки и загрузить производственные мощности. Для этого в частности организована перевалка инертных грузов из Абхазии. налаживаются поставки сельхозпродукции в Сирию, куда только в 2020 году планируется отправить около 250 тысяч тонн зерна, а взамен привезти фрукты. Заключаются договоры с поставщиками удобрений, угля и других грузов из разных регионов России.

<https://rg.ru/2020/02/13/reg-ufo/mintrans-rk-obiasnil-massovye-sokrashcheniia-v-krymskih-morskih-portah.html>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.14.02; СУДА ДЛЯ ЕНИСЕЯ ПОСТРОЯТ НА НЕВЕ; СРЕДНЕ-НЕВСКИЙ ЗАВОД МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ КРУПНЕЙШИЙ ГРАЖДАНСКИЙ ЗАКАЗ

Средне-Невский завод, специализирующийся на композитном судостроении, может весной получить контракт стоимостью 5,3 млрд руб. на строительство двух пассажирских судов для перевозок по Енисею. В начале марта Красноярский край должен определиться с лизингодателем, которым, вероятно, станет Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК), после чего будут подведены итоги конкурса по выбору верфи. Суда появятся на маршруте Красноярск—Дудинка в 2024–2025 годах.

Входящий в Объединенную судостроительную корпорацию (ОСК) Средне-Невский судостроительный завод (СНСЗ) может весной получить заказ на строительство двух пассажирских судов, говорят источники “Ъ” в отрасли. Суда должны быть построены в лизинг и эксплуатироваться на линии Красноярск—Дудинка. Стоимость контракта — 5,3 млрд руб., конкурс на выбор верфи ГТЛК объявила в конце декабря 2019 года. Деньги предоставил федеральный бюджет. Срок сдачи первого судна — конец 2023 года, второго — через год. Итоги конкурса должны быть подведены в марте. Чуть раньше должен быть назван победитель тендера на лизинговые услуги по двум судам, объявленного 12 февраля Центром транспортной логистики (ЦТЛ) Красноярского края. Компания возьмет в лизинг на 20 лет оба судна, максимальная цена (с учетом лизингового платежа) — 8,7 млрд руб.

Исходя из документации к закупкам, речь идет об одних и тех же судах. Источник “Ъ”, знакомый с ситуацией, поясняет, что сначала госзаказчику нужно определиться с лизинговой компанией, после чего уже можно заключать контракт с верфью. В ГТЛК сообщили “Ъ”, что не комментируют планы по участию в конкурсах до завершения соответствующих процедур.

В сентябре 2019 года ГТЛК и СНСЗ заключили соглашение о намерениях построить суда для передачи в лизинг.

Тогда же правительство Красноярского края и ГТЛК договорились о строительстве и передаче в лизинг двух пассажирских судов, которые будут ходить по Енисею. В конце ноября ЦТЛ заказал у СНСЗ концепт-проект пассажирского теплохода А45–90.2 за 11,4 млн руб.

Трехпалубные суда предназначены для эксплуатации на линии «Красноярск—Дудинка—Красноярск» по чистой воде и в мелкобитом льду толщиной 20 см. Длина — 99 м, ширина — 15 м, высота — 4,2 м, осадка — не более 2 м, дедвейт — около 206 тонн. Наибольшая дальность плавания — 5 тыс. км. Пассажировместимость — до 245 человек. Автономность плавания — 15 суток. Суда предназначены для перевозок жителей отдаленных районов, медикаментов и продуктов первой необходимости на социально значимом маршруте и должны заменить теплоходы «Валерий Чкалов» и «Александр

Матросов», которые эксплуатируются более полувека. Источник “Ъ” в отрасли отмечает, что на данном маршруте есть места, куда добраться можно только вертолетом или по воде. Кроме того, у туристов растет популярность круизов по Енисею, отмечает собеседник “Ъ”.

Для СНСЗ данный контракт может оказаться самым крупным гражданским заказом за последние десятилетия.

Собеседник “Ъ” отмечает, что для этих судов будут использоваться технологии строительства из стали, алюминия и композита, на которых специализируется верфь. Сейчас завод ведет строительство четырех минных тральщиков для ВМФ, а также научно-исследовательского судна «Пионер-М».

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров говорит, что с учетом договоренностей между СНСЗ и ГТЛК по строительству судов, а также активного развития компетенций в судостроении и уже имеющегося в портфеле предприятия проекта пассажирского теплохода А45–90.2, СНСЗ становится одним из вероятных кандидатов на получение крупных заказов на строительство пассажирских судов класса «река—море». Текущий уровень загрузки предприятия невысок, а мощности позволяют осуществлять строительство подобных пассажирских судов, заключает эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4252744>

ТАСС; 2020.13.02; МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ ХРАБРОВО В КАЛИНИНГРАДЕ СЕРТИФИЦИРОВАН ПО 2-Й КАТЕГОРИИ ИКАО

Международный аэропорт Храброво в Калининграде сертифицирован по 2-й категории ИКАО, сообщила в четверг журналистам ведущий специалист по связям с общественностью авиаузла Наталья Грицун.

Теперь пилотам прибывающих самолетов разрешено совершать точный заход на посадку и посадку по приборам с относительной высотой принятия решения менее 60 м, но не менее 30 м, при дальности видимости на взлетно-посадочной полосе (ВПП) не менее 350 м.

«Аэродром Храброво 12 февраля 2020 года получил сертификат соответствия, выданный Управлением аэропортовой деятельности Росавиации сроком на три года. Получение 2-й категории позволит калининградскому аэропорту значительно уменьшить количество задержек и отмен рейсов в связи с плохими погодными условиями», - сказала Грицун.

Ранее аэродром имел 1-ю категорию, что разрешало летчикам выполнять посадку по приборам с относительной высотой принятия решения не менее 60 м и при дальности видимости на ВПП от 550 м. Для получения 2-й категории Храброво был оснащен дополнительными радионавигационными средствами посадки. Была установлена многопозиционная система наблюдения «Альманах», наличие которой является одним из условий присвоения 2-й категории. Согласно сертификату, аэродром имеет класс «Б». ВПП размерами 3350 м на 45 м оборудована на два курса захода на посадку. Курс ВПП 240 сертифицирован для точного захода на посадку по 2-й категории, курс 060 - для захода по 1-й категории.

<https://tass.ru/ekonomika/7751981>

ТАСС; 2020.13.02; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА ОДОБРИЛА ПРОЕКТ РЕКОНСТРУКЦИИ НОВОСИБИРСКОГО АЭРОВОКЗАЛА

Проект реконструкции аэровокзала стоимостью 13,5 млрд рублей в новосибирском аэропорту Толмачево, который является одним из крупнейших российских авиационных хабов, получил одобрение Главгосэкспертизы, сообщает пресс-служба аэропорта.

Администрация аэропорта Толмачево, как сообщалось 19 ноября 2019 года, проведет открытые торги для определения подрядчика, который займется реконструкцией аэровокзала для международных и внутренних воздушных линий, сумма контракта составляет 13,5 млрд рублей. По данным сайта госзакупок, итоги торгов будут подведены 17 марта 2020 года. Гендиректор аэропорта Толмачево Евгений Янкилевич сообщил, что в аэропорту будет построен новый терминал стоимостью почти 20 млрд рублей. Первый

этап строительства объекта площадью 56 тыс. кв. м за 12 млрд рублей планировалось выполнить к 2022 году.

«АО «Аэропорт Толмачево» получил положительное заключение государственной экспертизы <...> по объекту «Реконструкция аэровокзального комплекса международных/внутренних воздушных линий международного аэропорта Новосибирск (Толмачево)», - говорится в сообщении.

По данным пресс-службы, реализация первого этапа проекта планируется завершить до 1 апреля 2022 года. Весь проект будет реализован к 2025 году в два этапа. Общая площадь аэровокзального комплекса после реализации двух этапов должна составить более 100 тыс. кв. м. К 2022 году аэропорт рассчитывает увеличить пассажиропоток до 10 миллионов человек в год.

<https://tass.ru/sibir-news/7750565>

ТАСС; 2020.13.02; ПРЯМЫЕ РЕЙСЫ ВПЕРВЫЕ В ИСТОРИИ ПЛАТОВА СВЯЖУТ РОСТОВ-НА-ДОНУ И БЕЛГРАД

Прямые рейсы запустят между ростовским аэропортом Платов и столицей Сербии Белградом, сообщила в четверг пресс-служба аэропорта.

«В международный аэропорт Платов (входит в холдинг «Аэропорты Регионов») пришел новый зарубежный перевозчик - авиакомпания AirSerbia. Рейс по маршруту Белград - Ростов-на-Дону - Белград с сегодняшнего дня введен в расписание аэропорта Платов», - говорится в сообщении.

По данным пресс-службы, выполнять перелеты четыре раза в неделю авиакомпания планирует с 5 июня и до конца 2020 года на самолетах Airbus A319.

«Мы очень рады приходу сербского национального авиаперевозчика в аэропорт Платов, поскольку это откроет жителям нашего донского края новые возможности для путешествий, - приводятся в сообщении слова исполнительного директора Платова Александра Серова. - Со своей стороны хочу отметить, что аэропорт Платов располагает всей необходимой инфраструктурой как для комфортного обслуживания пассажиров, так и для быстрого и качественного наземного обслуживания воздушных судов и максимального сокращения времени стоянки оборотных рейсов».

<https://tass.ru/ekonomika/7751501>

ТАСС; 2020.13.02; «АЭРОФЛОТ» ВВОДИТ С 30 МАРТА ЕЖЕДНЕВНЫЙ ПРЯМОЙ РЕЙС ЕКАТЕРИНБУРГ - КРАСНОЯРСК

Компания «Аэрофлот» вводит с 30 марта ежедневный прямой рейс Екатеринбург - Красноярск - Екатеринбург. Полеты будут выполняться на самолете Sukhoi Superjet 100, сообщили в пресс-службе екатеринбургского аэропорта Кольцово в четверг.

«В международном аэропорту Кольцово с 30 марта прямой рейс в Красноярск станет ежедневным. С понедельника по воскресенье полеты в один из крупнейших городов Сибири будет выполнять авиакомпания «Аэрофлот» на самолете Sukhoi Superjet 100. Вылет из Екатеринбурга запланирован на 01:15 местного времени, из Красноярска - на 21:40. Время в пути составит 3 часа», - говорится в сообщении.

Согласно данным сайта «Аэрофлота», стоимость билета в одну сторону составит около 9 тыс. рублей.

По данным пресс-службы Кольцово, в настоящее время полеты из Екатеринбурга в Красноярск дважды в неделю осуществляют «Уральские авиалинии». По итогам 2019 года, пассажиропоток на данном направлении превысил 34,1 тыс. человек.

<https://tass.ru/ural-news/7750041>

ТАСС; 2020.13.02; ПРЯМЫЕ АВИАРЕЙСЫ ВПЕРВЫЕ ХОТЯТ ЗАПУСТИТЬ ИЗ СОЧИ В ИНДИЮ И ИРАН В 2020 ГОДУ

Власти Кубани в 2020 году планируют открыть прямые авиарейсы из Сочи в Индию и Иран. Об этом сообщила ТАСС министр курортов, туризма и олимпийского наследия Краснодарского края Светлана Балаева.

«Мы рассматриваем варианты [прямых авиасообщений], это Индия и Иран. Мы понимаем, что есть спрос. Сейчас работаем над тем, чтобы был прямой рейс. Это ближайший год, но точных сроков еще нет», - сказала Балаева.

Она отметила, что Сочи благодаря крупным международным мероприятиям, которые проводились в последние годы на территории курорта, уже имеет «свое определенное имя» за пределами России. В частности, в Сочи регулярно летают туристы из Израиля, поток которых, по словам Балаевой, с каждым годом «увеличивается кратно».

Кроме того, в Сочи на регулярной основе осуществляются прямые авиарейсы из Объединенных Арабских Эмиратов. «У нас также есть регулярные рейсы, которые летают с прошлого года и, в принципе, показывают свою эффективность с учетом загрузки и с учетом того, сколько туристов в прошлом году принял город. Отсутствие визового ограничения с этими странами тоже стимулирует определенным образом поток», - добавила Балаева.

Ранее в пресс-службе администрации Сочи сообщали, что Сочи и столицу Бахрейна Манаму свяжет прямое авиасообщение. Первый рейс запланирован на 15 июня. Договоренность между сторонами была достигнута в ходе международной туристической выставки Fitur-2020 в Мадриде.

Сочи является одним из самых популярных круглогодичных курортов в России. В летний сезон туристы предпочитают семейный отдых в прибрежной зоне, зимой - активный отдых на горнолыжных курортах, в межсезонье в городе популярен отдых по программам санаторно-курортного отдыха. В Сочи также активно развивается событийный туризм, в городе ежегодно проходит около 400 различных мероприятий, в том числе Всероссийский фестиваль «Кинотавр», Международный конкурс молодых исполнителей популярной музыки «Новая волна», этап автогонок «Формула-1» и другие. По итогам 2019 года турпоток в Сочи составил 6,2 млн человек.

<https://tass.ru/obschestvo/7749823>

ТАСС; 2020.13.02; ПРИЗНАННАЯ БАНКРОТОМ ВИМ-АВИА ВЫСТАВИЛА НА ТОРГИ ДВА САМОЛЕТА BOEING 757-200

Два самолета Boeing 757-200, которые принадлежат обанкротившейся авиакомпании «ВИМ-Авиа» и находятся в данный момент в залоге у ООО «РНГО», выставлены на торги. Начальная цена на воздушные судна превышает 1 млрд руб. Информация об этом опубликована в Едином федеральном реестре сведений о банкротстве.

Начальная продажная цена за воздушное судно Boeing 757-200 с регистрационным номером RA-73017 установлена в размере 841,03 млн руб. На второй самолет Boeing 757-200 с регистрационным номером RA-73016 начальная цена установлена в размере 288,6 млн руб.

В конце сентября 2017 года «ВИМ-Авиа» заявила о прекращении полетов из-за нехватки оборотных средств и долгов перед контрагентами. Этому предшествовала серия задержек рейсов из российских и зарубежных аэропортов. Спустя месяц Росавиация приостановила сертификат эксплуатанта авиаперевозчика, дающий право на выполнение полетов. Решением Арбитражного суда Республики Татарстан ООО «Авиакомпания «ВИМ-Авиа» признано несостоятельным (банкротом), в отношении него открыто конкурсное производство.

<https://tass.ru/ekonomika/7757189>

ТАСС; 2020.13.02; РОССИЙСКИЙ САМОЛЕТ «БАЙКАЛ» ОСНАСТЯТ СПАСАТЕЛЬНОЙ ПАРАШЮТНОЙ СИСТЕМОЙ

Новый российский самолет «Байкал», который должен прийти на смену Ан-2, будет оснащен парашютной системой спасения, сообщил ТАСС генеральный директор Уральского завода гражданской авиации (УЗГА) Вадим Бадеха.

«Там будет применяться система спасения - парашют для самолета, что кардинально повысит безопасность. Сейчас такие системы созданы для самолетов массой до двух тонн, уже активно применяются и спасли много жизней, наш самолет будет весить пять тонн, разработчику мы заказали [систему, рассчитанную] на этот вес», - сказал он.

Парашютные системы спасения в настоящее время используются в основном в легкой авиации. В случае непредвиденной ситуации, которая не позволяет пилоту продолжить полет, пиротехническим зарядом активируется спасательный парашют, который обеспечивает безопасную посадку воздушного судна.

Ранее сообщалось, что первый опытный образец самолета «Байкал» разработки УЗГА будет представлен в 2020 году, самолет будет полностью собран из комплектующих отечественного производства.

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 вице-премьер, полномочный представитель президента РФ в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) Юрий Трутнев сообщал, что легкомоторный самолет «Байкал», который должен прийти на смену Ан-2, будет строиться на Улан-Удэнском авиационном заводе (У-УАЗ) в Бурятии.

Воздушное судно создается с целью повышения транспортной доступности отдаленных регионов России и развития местных воздушных линий в рамках региональных и межрегиональных авиационных пассажирских перевозок. 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.

<https://tass.ru/ural-news/7749695>