



Ежедневный мониторинг СМИ

19 АВГУСТА 2020

СОДЕРЖАНИЕ

РИА НОВОСТИ; 2020.18.08; МИШУСТИН ДАЛ ПОРУЧЕНИЯ МИНТРАНСУ ПО МОСТУ В КИТАЙ	4
ТАСС; 2020.18.08; МИНТРАНС ДО 10 СЕНТЯБРЯ ПРЕДСТАВИТ ПРАВИТЕЛЬСТВУ ВАРИАНТЫ СОЗДАНИЯ АВИАКОМПАНИИ ДЛЯ ДФО	4
ТАСС; 2020.18.08; МИНТРАНС ПОДГОТОВИЛ ПОРЯДОК ЛИКВИДАЦИЙ РАЗЛИВОВ НЕФТИ ВО ВНУТРЕННИХ ВОДАХ.....	5
ПРАЙМ; 2020.18.08; МИНТРАНС РФ ПОДГОТОВИЛ ИЗМЕНЕНИЯ В ПРАВИЛА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СУДОВ В ПОРТУ САБЕТТА.....	5
РИА НОВОСТИ КРЫМ; 2020.18.08; ПАССАЖИРОПОТОК ЭЛЕКТРИЧЕК В КРЫМУ ВЫРОС НА ТРЕТЬ.....	6
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЕГ САПОЖКОВ; 2020.19.08; НОВУЮ ГОСПОЛИТИКУ ИЗВЛЕКАЮТ С ДАЛЬНОГО ВОСТОКА; МИХАИЛ МИШУСТИН ИЗУЧИЛ КОРНИ УСКОРЕННОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА.....	6
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.19.08; ПОРТЫ НЕ СРАЗУ СТРОИЛИСЬ; ИХ ВЛАДЕЛЬЦЫ ВЫСТУПИЛИ ПРОТИВ ЖЕСТКИХ ТРЕБОВАНИЙ К ИНВЕСТОРАМ	8
ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.19.08; РАЗБРОС ПОЛЕТОВ: АЭРОПОРТАМ ПРЕДЛОЖИЛИ ОБОСНОВАТЬ ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ СБОР; АВИАКОМПАНИИ ПРОСЯТ ФАС ОТРАЗИТЬ ЭТО ТРЕБОВАНИЕ В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ	9
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.19.08; ГРУЗОПОДЪЕМНЫЕ; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ СУБСИДИРОВАТЬ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОПЕРЕВОЗЧИКОВ.....	11
КОММЕРСАНТЬ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.19.08; В ПЕРВЫЙ РАЗ ЗАКИНУЛ БАМ СЕТИ; ДЛЯ ЭНЕРГОСНАБЖЕНИЯ МАГИСТРАЛИ «РОССЕТИ» ЗАПРОСИЛИ ИЗ БЮДЖЕТА 134 МЛРД РУБ.	12
КОММЕРСАНТЬ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2020.19.08; «Я ИСПЫТЫВАЮ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ КАЙФ»; ГЛАВА «СЕВЕРНОЙ ВЕРФИ» ИГОРЬ ОРЛОВ О ЗАГРУЗКЕ ЗАВОДА И ПРИЧИНАХ УХОДА ИЗ ПОЛИТИКИ	13
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ, ДАРЬЯ МОЛОТКОВА; 2020.19.08; ОБОРОННЫЙ БАНК СТАНЕТ КРУПНЕЙШИМ ПОКУПАТЕЛЕМ РОССИЙСКИХ ЛАЙНЕРОВ SSJ100; ПАРТИЯ «СУПЕРДЖЕТОВ» МОЖЕТ ОБОЙТИСЬ ПРОМСВЯЗЬБАНКУ ПРИМЕРНО В 140 МЛРД РУБЛЕЙ	17
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЕГ РУБНИКОВИЧ; 2020.19.08; УЩЕРБ НАБРАЛ ВЫСОТУ; ВРЕМЕННОГО УПРАВЛЯЮЩЕГО «ТРАНСАЭРО» ПРИЗНАЛИ ВИНОВНИКОМ РАСХИЩЕНИЯ АКТИВОВ НА 1 МЛРД РУБ.	19
КОММЕРСАНТЬ; СЕРГЕЙ СЕРГЕЕВ; 2020.19.08; АДВОКАТЫ ПЕРЕСЧИТАЛИ СВОИ ГОНОРАРЫ; ФПА НЕ ВИДИТ МОШЕННИЧЕСТВА В ДЕЙСТВИЯХ КОЛЛЕГ	20
КОММЕРСАНТЬ FM; АЛЕКСАНДР МЕЗЕНЦЕВ; 2020.19.08; МОШЕННИКИ «ПЕРЕСЕЛИ» НА САМОЛЕТЫ; КАК ОТЛИЧИТЬ ПОДДЕЛЬНЫЙ САЙТ ОТ ОФИЦИАЛЬНОЙ СТРАНИЦЫ АВИАКОМПАНИИ.....	21
ТАСС; 2020.18.08; ВПП НОВОСИБИРСКОГО АЭРОПОРТА ТОЛМАЧЕВО МОГУТ ВКЛЮЧИТЬ В ПЛАН МОДЕРНИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ.....	23

КОММЕРСАНТЪ САРАТОВ; СЕРГЕЙ ПЕТУНИН; 2020.19.08; МИНИСТРА ОТПРАВИЛИ В ДОРОГУ; САРАТОВСКОЕ МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА ВОЗГЛАВИЛ АЛЕКСЕЙ ЗАЙЦЕВ.....	23
ТАСС; 2020.18.08; ТРАССУ К-02 ЧЕРЕЗ ГОРОД АЛТАЙСКОГО КРАЯ КАМЕНЬ- НА-ОБИ ОТРЕМОНТИРУЮТ ЗА 294,3 МЛН РУБЛЕЙ	24
РИА НОВОСТИ; 2020.18.08; В ЯКУТИИ ОТРЕМОНТИРУЮТ СВЫШЕ 200 КИЛОМЕТРОВ ДОРОГ	25
ПРАЙМ; 2020.18.08; КАБМИН ОДОБРИЛ ПРОЕКТ СПГ-ЭЛЕКТРОСТАНЦИИ «НОВАТЭКА» ДЛЯ БАИМСКОГО ГОКА ЗА 38 МЛРД РУБЛЕЙ.....	25
МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; 2020.19.08; О ПРИБЫТИИ АВТОБУСА СЛЕПЫМ ПОДСКАЖЕТ МОБИЛЬНИК	26
ТАСС; 2020.18.08; ВЛАСТИ ПРИМОРЬЯ СООБЩИЛИ, ЧТО НА ВОССТАНОВЛЕНИЕ ДОРОЖНОЙ СЕТИ НАПРАВЛЕНО 10 МЛРД РУБЛЕЙ.....	27
ТАСС; 2020.18.08; В РОСТОВЕ ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ КАНАТНУЮ ДОРОГУ ЧЕРЕЗ ДОН К 2023 ГОДУ	27
РИА НОВОСТИ; 2020.18.08; В ЛЕНОБЛАСТИ ПОСТРОЯТ НОВЫЙ МОСТОВОЙ ПЕРЕХОД ЧЕРЕЗ РЕКУ СВИРЬ	28
ПРАЙМ; 2020.18.08; ГТЛК ЗАКУПИТ 119 ГОРОДСКИХ АВТОБУСОВ ЗА 1,1 МЛРД РУБ.....	29
ТАСС; 2020.17.08; НА СТРОИТЕЛЬСТВО ЧЕТВЕРТОГО МОСТА В НОВОСИБИРСКЕ ВЫДЕЛЯТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ 6 МЛРД РУБЛЕЙ.....	29
ТАСС; 2020.17.08; В НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ ПОСЛЕ РЕМОНТА ОТКРЫЛИ ОДИН ИЗ СТАРЕЙШИХ ВОКЗАЛОВ ТРАНССИБА	30
Ъ; ВАСИЛИЙ ХИТРЫХ; 2020.19.08; НА КУБАНИ ВОЗБУЖДЕНО ДЕЛО В ОТНОШЕНИИ ГЛАВНОГО ИНЖЕНЕРА ФИЛИАЛА РЖДСТРОЯ.....	30
Ъ КРАСНОДАР; АННА ПЕРОВА; 2020.18.08; В КРУПНОМ ПРОЕКТЕ РЖД ВЫЯВЛЕНЫ ПРИПИСКИ НА 1,5 МЛРД РУБЛЕЙ.....	31
ТАСС; 2020.18.08; ОРЛОВ СООБЩИЛ, ЧТО НОВАЯ ВПП АЭРОПОРТА БЛАГОВЕЩЕНСКА ПОЗВОЛИТ ПРИНИМАТЬ ВСЕ ТИПЫ САМОЛЕТОВ	31
ТАСС; 2020.19.08; ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ АВИАРЕЙСЫ ЗАПУСТЯТ В АВГУСТЕ – СЕНТЯБРЕ МЕЖДУ САХАЛИНОМ И КУРИЛАМИ	31
ТАСС; 2020.18.08; ROYAL FLIGHT НАЧАЛА ВЫПОЛНЯТЬ РЕЙСЫ В АНТАЛЮ ИЗ 13 ГОРОДОВ РФ С ПЕРЕСАДКОЙ В РОСТОВЕ	32
ПРАЙМ; 2020.18.08; УК АЭРОПОРТА «ПУЛКОВО» ПРОДОЛЖАЕТ ПЕРЕГОВОРЫ С RYANAIR О НАЧАЛЕ ПОЛЕТОВ ИЗ ПЕТЕРБУРГА	32
REGNUM; 2020.18.08; АВИАКОМПАНИИ ГОТОВЫ ВОЗОБНОВИТЬ МЕЖДУНАРОДНЫЕ РЕЙСЫ ИЗ НОВОСИБИРСКА	33
ТАСС; 2020.18.08; ОТКРЫТИЕ ПОЛЕТОВ ПО РОССИИ ПОЗВОЛИЛО ЗАГРУЗИТЬ МОЩНОСТИ «УРАЛЬСКИХ АВИАЛИНИЙ» ДО 60%	33
ТАСС; 2020.18.08; В АЭРОПОРТУ СИМФЕРОПОЛЯ УСТАНОВЛЕН НОВЫЙ СУТОЧНЫЙ РЕКОРД ТРАФИКА ПАССАЖИРОВ	34
РИА НОВОСТИ; 2020.18.08; АЭРОДРОМ ПЕТРОПАВЛОВСК-КАМЧАТСКИЙ ХОТЯТ РЕКОНСТРУИРОВАТЬ ЗА 2,9 МЛРД РУБ.....	35
ТАСС; 2020.18.08; ПРЯМОЙ РЕЙС ИЗ НОЯБРЬСКА В СОЧИ БУДЕТ ЗАПУЩЕН В 2021 ГОДУ	35
ТАСС; 2020.18.08; ВЛАСТИ ЯНАО ПЛАНИРУЮТ ВЫКУПИТЬ АЭРОПОРТ НОЯБРЬСКА У АВИАКОМПАНИИ UTAIR.....	36
ТАСС; 2020.17.08; В АЭРОПОРТУ ВЛАДИКАВКАЗА ПОСТРОЯТ НОВЫЙ АЭРОВОКЗАЛ ДЛЯ ВНУТРЕННИХ ЛИНИЙ	36
ТАСС; 2020.17.08; В РАСШИРЕНИЕ ТЕРМИНАЛА АЭРОПОРТА ГОРНО- АЛТАЙСКА ВЛОЖАТ 300 МЛН РУБ	37

Ъ; ИЛЪЯ НИКОЛАЕВ; 2020.19.08; И.О. РУКОВОДИТЕЛЯ АВИАКОМПАНИИ
«ТУВИНСКИЕ АВИАЛИНИИ» БУДУТ СУДИТЬ ЗА ЗАПРАВКУ САМОЛЕТОВ
ЧУЖИМ ТОПЛИВОМ.....37

ПУБЛИКАЦИИ

РИА НОВОСТИ; 2020.18.08; МИШУСТИН ДАЛ ПОРУЧЕНИЯ МИНТРАНСУ ПО МОСТУ В КИТАЙ

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин поручил **Минтрансу РФ** создать инфраструктуру по обработке грузов на российской стороне моста из села Нижнеленинское (Еврейская автономная область) в китайский Тунцзян (КНР) и рассмотреть возможность строительства пассажирского терминала, сообщает правительство ЕАО.

Поездка **Мишустина** на Дальний Восток началась 13 августа с Анадыря, затем премьер прилетел в Петропавловск-Камчатский, потом – в Магадан, в Благовещенск он прибыл 17 августа. Во вторник в столице Амурской области с **Мишустиним** встретился врио губернатора ЕАО Ростислав Гольдштейн.

«В результате встречи Ростислав Гольдштейн заручился поддержкой **премьер-министра Мишустина** в решении целого ряда острых для Еврейской автономии проблем. В частности, **министру транспорта РФ** поручено принять безотлагательные меры для создания всей инфраструктуры для обработки, перевалки широкой номенклатуры экспортных и импортных грузов на российской стороне железнодорожного мостового перехода Нижнеленинское – Тунцзян, а также рассмотреть возможность строительства здесь пассажирского терминала и укрепления прилегающих автомобильных дорог», – говорится в сообщении.

Ранее сообщалось, что этот мост станет первым железнодорожным мостом между Россией и Китаем. Он рассчитан на пропуск двух путей с колеей российского и китайского стандартов. Китайская сторона завершила строительство своей части моста еще в октябре 2018 года. Срок сдачи российской части неоднократно сдвигался, в последний раз – на первый квартал 2022 года.

<https://realty.ria.ru/20200818/1575939467.html>

ТАСС; 2020.18.08; МИНТРАНС ДО 10 СЕНТЯБРЯ ПРЕДСТАВИТ ПРАВИТЕЛЬСТВУ ВАРИАНТЫ СОЗДАНИЯ АВИАКОМПАНИИ ДЛЯ ДФО

Минтранс РФ представит правительству РФ сценарии создания дальневосточной авиакомпании с учетом развития парка судов и динамики пассажирских перевозок в сентябре, сообщил во вторник глава Минвостокразвития Александр Козлов.

«В срок до 10 сентября **Минтранс** должен представить в правительство сценарии создания дальневосточной авиакомпании. В частности, [речь идет] о развитии парка воздушных судов, динамике пассажиропотоков, параметрах и механизмах господдержки», – сказал министр на правительственной комиссии по вопросам социально-экономического развития Дальнего Востока.

Козлов отметил, что для внутрирегиональных перевозок создание дальневосточной авиакомпании важно, «как воздух». «[Сегодня] практически отсутствует прямое авиасообщение между столицами регионов, про районы вообще молчу», – продолжил глава Минвостока.

Развивать авиасообщение на Дальнем Востоке, где оно особенно важно, планируется в рамках проекта дальневосточной авиакомпании. Внести предложения о создании такого перевозчика поручил **президент РФ Владимир Путин** по итогам совещания с правительством 11 декабря 2019 года. Минвостокразвития, **Минтранс РФ** и власти регионов прорабатывают маршрутную сетку и определяют необходимое финансирование.

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

При этом субсидирование пассажирских перевозок в рамках проекта дальневосточной авиакомпании обойдется примерно в 30 млрд рублей. Об этом ранее сообщал зампред правительства РФ – полномочный представитель президента в ДФО Юрий Трутнев.

<https://tass.ru/ekonomika/9224077>

На ту же тему:

<https://regnum.ru/news/3039120.html>

<https://www.pnp.ru/social/kabminu-predstavlyat-varianty-sozdaniya-aviakompanii-dlya-dfo-do-10-sentyabrya.html>

[Российская газета # Неделя, Москва, 19 августа 2020, Летняя погода](#)

ТАСС; 2020.18.08; МИНТРАНС ПОДГОТОВИЛ ПОРЯДОК ЛИКВИДАЦИЙ РАЗЛИВОВ НЕФТИ ВО ВНУТРЕННИХ ВОДАХ

Минтранс РФ подготовил правила предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов во внутренних водах России. Соответствующий документ опубликован на портале разработки нормативных актов.

Положение содержит список государственных органов и предприятий, которые планируют мероприятия в случае разлива, в него входят администрации внутренних водных путей, организации, осуществляющие поиск и разведку нефтяных месторождений, а также добычу, переработку, транспортировку и хранение нефтепродуктов. При этом в повседневном режиме они занимаются в том числе и изучением состояния окружающей среды, прогнозированием чрезвычайных ситуаций, сбором информации.

Финансовое обеспечение деятельности причастных органов и мероприятий ликвидации разливов нефти, осуществляется в соответствии с законодательством РФ. Организации всех форм собственности участвуют в ликвидации чрезвычайной ситуации за счет собственных средств, говорится в документе.

<https://tass.ru/ekonomika/9229357>

ПРАЙМ; 2020.18.08; МИНТРАНС РФ ПОДГОТОВИЛ ИЗМЕНЕНИЯ В ПРАВИЛА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СУДОВ В ПОРТУ САБЕТТА

Минтранс РФ разработал проект приказа о внесении изменений и дополнений в обязательные постановления в морском порту Сабетта, следует из документа, опубликованного на портале проектов правовых актов.

Обязательные постановления разрабатываются на основании «Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах РФ». Сейчас проект приказа проходит стадию публичных обсуждений, которые завершатся уже первого сентября.

«Проект внесения изменений ... вносится **федеральным агентством морского и речного транспорта**. Проект ... направлен на приведение обязательных постановлений в соответствие к современному уровню российского законодательства», – отмечается в пояснительной записке проекта.

Документ предусматривает внесение 32 изменений и дополнений в ранее утвержденные постановления **Минтранса** о деятельности в порту Сабетта. Среди них – дополнение в 17 пункт о сведениях якорных стоянок морского порта, которое предусматривает «установление района для осуществления операций по перегрузке груза с судно на судно». Кроме того, в ранее утвержденных правилах стоянка судов с опасным грузом первого класса допускалась только на якорных стоянках. Новый документ предлагает

разрешить заходы судов и других плавсредств «с ядерными энергетическими установками и радиационными источниками».

В пояснительной записке проекта приказа отмечается, что все изменения обязаны исполняться любыми судами вне зависимости от их национальной и ведомственной принадлежности, а также физическими и юридическими лицами «независимо от организационно-правовой формы и формы собственности», которые работают в порту Сабетта.

Морской порт Сабетта расположен на западном берегу Обской губы в Ямальском районе Ямало-Ненецкого автономного округа Тюменской области.

РИА НОВОСТИ КРЫМ; 2020.18.08; ПАССАЖИРОПОТОК ЭЛЕКТРИЧЕК В КРЫМУ ВЫРОС НА ТРЕТЬ

Количество пассажиров, перевезенных пригородными поездами в Крыму, в августе выросло на 35%. Об этом сообщила **пресс-служба** «Крымской железной дороги».

«За 17 дней августа услугами железнодорожного транспорта в пригородном сообщении воспользовалось 296 тысяч пассажиров, что составляет 135% к уровню прошлого года», – говорится в сообщении.

Ежесуточно электрички в Крыму перевозят более 17 тысяч крымчан и гостей полуострова, добавили в **пресс-службе**.

В июле услугами пригородных поездов воспользовались 425 тысяч пассажиров, что на 35 тысяч человек больше, чем в прошлом году.

Ранее **министр транспорта РФ Евгений Дитрих** пообещал провести поэтапную замену всех курсирующих старых электричек в Крыму на новые комфортабельные поезда.

<https://crimea.ria.ru/society/20200818/1118628796/Passazhiropotok-elektrichek-v-Krymu-vyros-na-tret.html>

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЕГ САПОЖКОВ; 2020.19.08; НОВУЮ ГОСПОЛИТИКУ ИЗВЛЕКАЮТ С ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА; МИХАИЛ МИШУСТИН ИЗУЧИЛ КОРНИ УСКОРЕННОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА

В завершение рабочей поездки на Дальний Восток глава правительства **Михаил Мишустин** провел во вторник, 18 августа, заседание комиссии по развитию макрорегиона в Благовещенске, где изучил итоги эксперимента по его ускоренному развитию, – многие из применявшихся там инициатив могут быть использованы правительством при работе над **нацпроектами**. Премьер поблагодарил руководителей регионов за экономический рывок (рост промпроизводства на Дальнем Востоке в 2,5 раза опережает общероссийский) и сосредоточился на решении наиболее проблемных вопросов несколько отстающей от экономики социальной сферы.

Дальневосточную поездку **Михаил Мишустин** завершил во вторник в Благовещенске серией совещаний и заседанием комиссии по вопросам социально-экономического развития Дальнего Востока. До него глава правительства успел встретиться с участниками программ «Дальневосточный гектар» и «Дальневосточная ипотека», губернатором Амурской области Василием Орловым и врио глав Еврейской автономной области Ростиславом Гольдштейном и Хабаровского края Михаилом Дегтяревым. **Пресс-служба** Белого дома сообщила о последней встрече скупое: обсуждались «вопросы бюджетной обеспеченности, энергетики и выравнивания тарифов, инфраструктурных проектов, а также соцзащиты населения», политическая ситуация в Хабаровске, где население уже более месяца активно протестует против ареста бывшего губернатора Сергея Фургала, в сообщении не упоминалась.

На заседании же комиссии по развитию Дальнего Востока не смог появиться главный дальневосточный чиновник – полпред президента в ДВФО и **вице-премьер Юрий**

Трутнев, заболевший COVID-19. Заседание комиссии открыл сам **Михаил Мишустин** – заявлением о том, что правительство дорабатывает программу социально-экономического развития Дальнего Востока до 2035 года и утвердит ее в ближайшее время. Белому дому предстоит в ближайшее время привести в соответствие с реалиями весь пул национальных проектов – и интерес премьера к результатам новаций, реализуемых в ДВФО, понятен.

По его словам, «первым результатом новой госполитики на Дальнем Востоке стал рост промышленного производства, который более чем в два с половиной раза опережает средние показатели в стране», оживился и инвестклимат.

За пять лет запущено почти 2,5 тыс. инвестпроектов с общим объемом инвестиций более 4 трлн руб., «создано более 180 тыс. рабочих мест», отметил господин **Мишустин**, поблагодарив за это глав регионов.

Основной доклад о результатах дальневосточного развития с 2013 года представил глава Минвостокразвития Александр Козлов. Он также отметил «нестандартные решения», обеспечившие рост доли прямых иностранных инвестиций в макрорегионе до 26% и совокупный рост промпроизводства за пять лет на 32%. Отдельно министр отметил федеральную поддержку создания объектов энергетики, железнодорожной инфраструктуры, газопроводов, дорог. «Инвесторы вкладывают деньги в стройку предприятия, создают рабочие места, а мы как государство даем субсидию на строительство дорогой инфраструктуры, которое они сами иногда не потянут. Размер субсидий не превышает сметной стоимости объекта, а мультипликатор инвестпроекта должен составлять 1 к 10», – отметил министр, уточнив, что такую поддержку уже получили 14 компаний, вложившие в проекты 265 млрд руб. при госинвестициях в инфраструктуру в 26 млрд руб.

Впрочем, министр констатировал – спрос растет, но «госпрограмма не сможет охватить всех».

Минвосток предлагал отдельным законом ввести налоговые вычеты на создание внешней инфраструктуры, но против создания «новых сущностей» выступил Минфин, предложив включить такие вычеты в соглашения о защите и поощрении капиталовложений (СЗПК, так называемый инвестиционный кодекс). «Мы находимся в рабочей версии сейчас, вам доложим, как согласуем этот проект и этот документ», – пообещал глава Минвостокразвития.

Назвав экономику «кошельком для строительства больниц, школ, дорог», министр признал, что «с этим на Дальнем Востоке, конечно, пока не очень хорошо», но власти занялись социальным обустройством, когда появились деньги: «В первую очередь мы строим в муниципалитетах, куда приходят новые производства». За два года на Дальнем Востоке построили 363 соцобъекта, отремонтировали 243. Программа «Дальневосточная ипотека» уже позволила с декабря 2019 года купить жилье 9 тыс. человек, доложил министр, но всего желающих 47 тыс. человек, а первичный рынок может предложить только 15 тыс. квартир.

Жилья не хватает, если прямо сейчас не принять экстренные меры и не начинать строить», – отметил он, пообещав передать Минстрою предложения по дополнительному стимулированию стройки.

Пока же «промежуточное» решение пришлось принять премьеру: на встрече с участниками программы он пообещал на два года распространить программу на «вторичку» в Магаданской области и на Чукотке, где новых домов нет совсем. Также **Михаил Мишустин** поддержал возможность расширения участков в программе «Дальневосточный гектар» (для тех, кто успешно их осваивает) и снизить пороги доступа к фермерским грантам.

<https://www.kommersant.ru/doc/4458850>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.19.08; ПОРТЫ НЕ СРАЗУ СТРОИЛИСЬ; ИХ ВЛАДЕЛЬЦЫ ВЫСТУПИЛИ ПРОТИВ ЖЕСТКИХ ТРЕБОВАНИЙ К ИНВЕСТОРАМ

Как выяснил “Ъ”, владельцы российских портов пожаловались в ФАС на подготовленные **Минтрансом** поправки, которые вводят для инвесторов в портовую инфраструктуру жесткую ответственность за срыв сроков проектов. В Ассоциации морских торговых портов считают, что эти требования создают административные барьеры для бизнеса, нарушают закон о конкуренции и права собственности. Такого же мнения, по данным “Ъ”, придерживается ряд крупных грузоотправителей. Но в ФАС называют поправки «разумными» и считают, что они повысят эффективность государственных вложений.

Ассоциация морских торговых портов (АСОП) пожаловалась в ФАС на то, что новые поправки к закону о морских портах, разработанные **Минтрансом**, дискриминируют бизнес (копия письма от 5 августа есть у “Ъ”). Согласно поправкам, инвесторы в портовую инфраструктуру должны зафиксировать объем вложений и срок ввода объектов в согласованных с **Росморречфлотом** декларациях о намерениях, а также предоставить гарантии – деньгами, банковскими гарантиями или поручительствами. Документ проходит публичное обсуждение до 26 августа.

Законопроект устанавливает дополнительные требования для инвестиций в морские порты, утверждают в АСОП, что может рассматриваться как введение административных барьеров и нарушение законодательства о защите конкуренции.

В поправках указано, что если инвестор нарушает условия инвестиционного соглашения с государством и досрочно его расторгает, то его понесенные расходы не возмещаются, а также расторгаются и договоры аренды земельных участков и объектов недвижимости. Это, по мнению АСОП, грубо нарушает права собственности инвестора. Положение о невозмещении расходов может рассматриваться как коррупциогенное, считают в ассоциации. Так, нарушение сроков строительства, что является главным основанием для разрыва соглашений, чаще всего случается по объективным причинам, при этом «у органа исполнительной власти как стороны соглашения возникают преимущества и возможности оказания давления на инвестора под угрозой лишения его инвестиций».

В ФАС с этим не согласны. **Заместитель главы ФАС Александр Редько** заявил “Ъ”, что законопроект **Минтранса** «предъявляет разумные требования к инвесторам морских портов – выполнять свои обязательства в срок, если хочешь, чтобы государство развивало инфраструктуру». Это повышает эффективность государственных вложений и отчасти исправляет перекося, когда ответственность за развитие инфраструктуры лежит на государстве, а доходы от деятельности порта идут инвестору, поясняет чиновник. «Полагаем верным дополнить законопроект положениями о повышении платы за аренду государственного имущества в портах от текущих копеечных расценок до справедливого рыночного уровня. Дополнительные 30 млрд руб. в год источников на строительство инфраструктуры новых портов и железнодорожных подходов к ним кардинально улучшат ситуацию с конкуренцией и доступностью портовых услуг, в том числе позволят завершить переориентацию перевалки грузов из сопредельных государств», – заключил господин Редько. **В Минтрансе сообщили “Ъ”, что не получали подобных обращений.** Законопроект **Минтранса** предъявляет разумные требования к инвесторам морских портов – выполнять свои обязательства в срок, если хочешь, чтобы государство развивало инфраструктуру

Источники “Ъ” среди грузоотправителей считают, что предлагаемые меры негативно отразятся на инвестициях в порты. Собеседник “Ъ” говорит, что декларация о намерениях – это лишь предварительный этап инвестиционного проекта, когда еще нет подтверждения грузовой базы и источников финансирования, и возлагать ответственность за невыполнение условий деклараций – неверно и необъективно. Другой собеседник обращает внимание, что в законопроекте нет порядка определения размера гарантий,

обеспечивающих обязательства инвестора. Также источники “Ъ” уверены, что из проекта нужно исключить реконструкцию морских портов. Кроме того, должна быть введена зеркальная ответственность по выполнению обязательств со стороны государства по строительству инфраструктуры.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров считает, что предлагаемая редакция пока не выглядит оптимальной. Учитывая, что сроки строительства традиционно растягиваются, и порой по независящим от инвестора причинам, ужесточение ответственности приведет к снижению интереса инвесторов к строительству портовой инфраструктуры, считает эксперт. По его мнению, более рациональным был бы дифференцированный подход, который бы учитывал текущий статус реализации проекта и не только позволил бы обеспечить повышение ответственности, но и включал бы механизмы поддержки добросовестных инвесторов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4458810>

ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.19.08; РАЗБРОС ПОЛЕТОВ: АЭРОПОРТАМ ПРЕДЛОЖИЛИ ОБОСНОВАТЬ ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ СБОР; АВИАКОМПАНИИ ПРОСЯТ ФАС ОТРАЗИТЬ ЭТО ТРЕБОВАНИЕ В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ

Авиакомпании попросили ФАС устранить противоречия в проекте о легализации инфраструктурного сбора аэропортов, рассказали «Известиям» перевозчики. Они просят ограничить полномочия воздушных гаваней, которые зачастую не допускают к работе сторонних операторов. А также обязать аэропорты обосновывать размер инфраструктурного сбора. Из-за отсутствия конкуренции цены на обслуживание для перевозчиков остаются высокими и влияют на стоимость билетов. Если сбор бесконтрольно введут все воздушные гавани, то авиакомпании будут вынуждены платить дважды: как за доступ к инфраструктуре, так и за пользование ею. Эксперты уверены, что новые правила должны учитывать интересы всех сторон.

Прозрачная инфраструктура

Авиакомпания «Россия» направила в ФАС обращение, в котором просит антимонопольное ведомство дополнить проект о недискриминационном доступе к аэропортовой инфраструктуре двумя положениями, рассказал источник «Известий» в авиаотрасли, знакомый с ходом обсуждения документа. Перевозчик считает, что воздушная гавань должна в обязательном порядке обосновывать размер инфраструктурного сбора.

Поправки ФАС официально введут этот платеж в законодательное поле. Хотя его уже несколько лет взимают, например, Домодедово, Пулково, Кольцово (Екатеринбург), Платов (Ростов-на-Дону), о чем неоднократно говорили в Российской ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ). Впрочем, в законодательстве сбор не прописан. Как только поправки ФАС будут приняты, взимать его официально смогут все аэропорты. Ранее сообщалось, что его объем может составить может составлять €50–75 млн в год. Обоснование необходимо, чтобы исключить завышение ставки сбора со стороны воздушной гавани.

Также «Россия» просит ограничить максимальный перечень требований со стороны аэропорта к независимым операторам наземного обслуживания. Управляющая компания воздушной гавани должна будет допускать их к работе после вступления поправок в силу, рассказал собеседник «Известий».

Сегодня в большей части аэропортов действует либо один оператор наземного обслуживания, связанный с управляющей компанией воздушной гавани, либо их число ограничено. Поправки ФАС обязывают аэропорты обеспечить доступ к работе компаний, не связанных с главным оператором. При этом воздушная гавань вправе предъявлять требования к новым игрокам. Однако они могут оказаться невыполнимыми, что

ограничит доступ новых игроков на этот рынок, опасается собеседник «Известий» в одной из авиакомпаний.

Монопольное положение управляющих компаний аэропортов позволяет им ограничивать доступ к инфраструктуре, что приводит к высоким ценам на обслуживание перевозчиков и влияет на цену авиабилетов: стоимость обслуживания закладывается в тариф, пояснил «Известиям» источник.

В целом в «России» поддерживают поправки ФАС и считают, что они позитивно скажутся на развитии отрасли авиаперевозок, говорит собеседник «Известий», знакомый с содержанием письма.

В «России» и «Аэрофлоте» отказались от комментариев. Собеседник «Известий», близкий к совету директоров «России», подтвердил лишь факт отправки письма.

Спорный сбор

В S7 считают, что доступ к инфраструктуре аэропорта не может быть отдельной услугой.

– Доступ к инфраструктуре должен по умолчанию предоставляться потребителям <...>. Тем более расходы на инфраструктуру уже заложены в ставках аэропортовых сборов, в том числе регулируемых со стороны ФАС России. Введение дополнительного сбора «за доступ» приведет к тому, что авиакомпании и их пассажиры будут вынуждены платить дважды, – сказали «Известиям» в авиакомпании.

Также в S7 считают, что наделение аэропортов функцией проверки знаний и навыков персонала операторов наземного обслуживания (что предполагают поправки ФАС) противоречит Воздушному кодексу и несет в себе риски дополнительных расходов для авиакомпаний на обучение и аттестацию персонала.

В Домодедово сказали «Известиям», что в аэропорту уже работают несколько десятков операторов, и авиакомпания может выбрать поставщика для уборки и экипировки воздушных судов, доставки экипажей и других услуг.

– Рынку необходимы единые правила, которые бы определяли порядок допуска сторонних операторов к деятельности в аэропорту, закрепили унифицированные требования к качеству услуг и четко определили ответственность оператора. На данный момент в законодательстве эти правила отсутствуют, – отметили в Домодедово.

Источник «Известий» в другой крупной воздушной гавани отметил, что у аэропортового сообщества нет единого мнения о поправках. Одни игроки выступают против проекта ФАС, так как он вынуждает их допускать конкурирующие компании на свою территорию. Речь идет в том числе о структурах, которые могут быть созданы самими перевозчиками. Другие согласны с тем, что правила допуска должны быть унифицированы для всей отрасли.

В Шереметьево, Внуково, Пулково, а также в холдингах «Аэропорты регионов» и «Базэл Аэро» на запросы «Известий» не ответили.

В Минтрансе сказали, что предложения авиакомпаний будут рассмотрены после того, как поступят в ведомство в установленном порядке.

Замруководителя ФАС Александр Редько сказал «Известиям», что проект постановления разрабатывается с целью развития конкуренции.

– ФАС выступает за наличие двух–трех независимых операторов по каждой услуге в крупных аэропортах. Их взаимоотношения с главным оператором должны быть прозрачны и легитимны – для этого выводится из «серой зоны» инфраструктурный сбор, равный для всех операторов услуги, – сказал он.

Он добавил, что документ уже более года обсуждается и дорабатывается по предложениям участников рынка, в том числе с руководством «Аэрофлота».

Взвешенный подход

Исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев считает, что при разработке новых правил важно учесть интересы как авиакомпаний, так и аэропортов.

– У воздушных гаваней должны оставаться достаточные ресурсы как для возврата уже сделанных инвестиций, так и для будущих модернизации и нового строительства. Важен баланс интересов сторон, – отметил эксперт.

Он считает, что важно также не допустить избыточного уровня конкуренции. Ведь десяток поставщиков однотипных услуг в одном аэропорту не сможет сформировать клиентскую базу, масштаба их бизнеса будет недостаточно для дальнейшего развития. Из-за этого услуги могут стать дешевле на определенный период времени, но в будущем сервис неизбежно деградирует, считает Олег Пантелеев.

Требование же авиакомпаний к аэропортам раскрывать себестоимость услуг отвечает интересам обеих сторон, так как позволяет участникам рынка не оплачивать неэффективность поставщика. Должен быть максимально прозрачным и перечень требований аэропорта к оператору наземной инфраструктуры, считает эксперт.

Генеральный директор Infomost Борис Рыбак считает инфраструктурный сбор необоснованным: все расходы воздушных гаваней и их прибыль уже заложены в действующих аэропортовых сборах.

– Инфраструктурный сбор приведет к увеличению финансового бремени авиакомпаний. С тем же успехом можно ввести сбор за использование воздуха в аэропорту, – считает эксперт.

Он уверен, что критерии доступа к аэропортовой инфраструктуре могут быть только профессиональными, к примеру, умение проводить линейное техобслуживание воздушных судов. Эти навыки подтверждаются наличием сертификата, выдаваемого **Росавиацией**.

<https://iz.ru/1049746/german-kostrinskii/razbros-poletov-aeroportam-predlozhili-obosnovat-infrastrukturnyi-sbor>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.19.08; ГРУЗОПОДЪЕМНЫЕ; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ СУБСИДИРОВАТЬ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОПЕРЕВОЗЧИКОВ

Компании, занимающиеся транзитными международными перевозками контейнеров на автотранспорте, могут получить субсидии на топливо и зарплату работникам. Проект постановления правительства об этом разработал **минтранс**.

Субсидии помогут увеличить объемы транзитных перевозок, считают в **минтрансе**. В связи с принимаемыми мерами по борьбе с коронавирусной инфекцией спрос на автомобильные перевозки сократился. При этом по итогам совещания по вопросам повышения устойчивости российской экономики в сфере транспорта, которое проводил президент в мае этого года, было поручено включить в общенациональный план действий меры по развитию транзитных перевозок контейнеров.

Поддержать деньгами предлагается российских транзитных автоперевозчиков через европейскую часть страны. Компенсировать им будут часть затрат в период с 1 сентября по 1 декабря 2020 года.

Субсидии станут рассчитывать в зависимости от количества перевезенных контейнеров и маршрутов перевозок отдельно для 20-футовых и 40-футовых контейнеров. Например, на маршруте Санкт-Петербург – Новороссийск за каждый 20-футовый контейнер предполагается заплатить по 30 тысяч рублей, а за 40-футовый – по 60 тысяч рублей.

В год российские перевозчики выполняют около тысячи транзитных рейсов, отмечают в Ассоциации международных автомобильных перевозчиков. В период действия субсидии будет перевезено около 200 контейнеров. То есть общая сумма субсидии в итоге может составить до 12 миллионов рублей.

Первоначально речь шла о сумме субсидий в один миллиард рублей, и ее планировалось полностью отдать железнодорожному транспорту, пояснил источник в отрасли, знакомый с ситуацией. Когда проект постановления был готов, в минэкономразвития обратили

внимание, что в поручении президента речь шла о поддержке транзитных контейнерных перевозок всеми видами транспорта. В итоге часть денег было решено направить на поддержку автоперевозчиков.

Вряд ли итоговая сумма будет большой, скорее всего речь может идти о десятке миллионов рублей. «Насколько эта мера будет действенной, сложно понять, так как за несколько месяцев трудно выполнить большое количество перевозок. Но дело не в финансовой составляющей, главное, что наконец органы власти обратили внимание на автомобильный транспорт», – заметил собеседник «РГ» в одной из автокомпаний. Как правило, дотируются отрасли с большим государственным участием – железнодорожный, авиационный, морской транспорт, а сейчас субсидировать предполагают автомобильный транспорт, где доля государственного участия минимальна, добавил он.

<https://rg.ru/2020/08/18/mintrans-predlozhit-subsidirovat-mezhdunarodnyh-avtoperevozchikov.html>

КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.19.08; В ПЕРВЫЙ РАЗ ЗАКИНУЛ БАМ СЕТИ; ДЛЯ ЭНЕРГОСНАБЖЕНИЯ МАГИСТРАЛИ «РОССЕТИ» ЗАПРОСИЛИ ИЗ БЮДЖЕТА 134 МЛРД РУБ.

Как выяснил “Ъ”, «Россети» запросили у правительства бюджетную субсидию на электрификацию БАМа и Транссиба. Общая стоимость строительства новых подстанций и магистральных сетей оценивается в 184,73 млрд руб., из них субсидия может составить 134 млрд руб. Эти средства сейчас отсутствуют в инвестпрограмме Федеральной сетевой компании (ФСК, подконтрольна «Россетям»): без субсидии текущие тарифы не позволят проекту окупиться. Другие варианты финансирования предусматривают рост сетевого тарифа ФСК на 13% или отказ от выплаты дивидендов вкуче с увеличением долговой нагрузки.

ФСК направила в Минэнерго заявку на выделение субсидии из федерального бюджета в 134,2 млрд руб. на второй этап электрификации БАМа и Транссиба, следует из материалов «Россетей» к заседанию рабочих групп Госсовета «Энергетика» и «Транспорт» 14 августа (есть у “Ъ”). Компании из бюджета потребуется 47,5 млрд руб. в 2021 году, 67,1 млрд руб. в 2022 году, 19,7 млрд руб. в 2023 году.

Общая стоимость проекта оценивается в 184,73 млрд руб., и помимо субсидии ФСК планирует направить на него собственные и кредитные средства.

Без субсидии, следует из расчетов «Россетей», при действующем тарифном регулировании окупаемость проекта уйдет далеко за 30 лет, внутренняя норма доходности составит 5,3%, а NPV (при ставке дисконтирования в 9,2%) будет отрицательным – минус 74,7 млрд руб.

Модернизация инфраструктуры БАМа и Транссиба необходима для вывоза российских грузов на прибыльные экспортные рынки стран АТР. В рамках второго этапа планируется увеличение пропускной способности к 2024 году до 180 млн тонн.

Как именно будет обеспечено энергоснабжение второго этапа, не решено (см. “Ъ” от 7 апреля). Минэнерго рассматривает четыре варианта, в том числе базовый – строительство Мокской ГЭС на 1,2 ГВт на Витиме, а также альтернативный – строительство газовой ТЭС «Пеледуй» на 456 МВт стоимостью 49,9 млрд руб., угольной Нерюнгринской ГРЭС на 215 МВт за 36,6 млрд руб. и угольной Новой ТЭС в районе порта Ванино на 260 Вт стоимостью 44,2 млрд руб. «Россети» оценивали стоимость ЛЭП именно для альтернативного варианта.

Помимо субсидий ФСК рассматривает еще несколько сценариев.

Первый – финансирование за счет заемных средств, что приведет к росту показателя долг/ЕБИТДА с текущих 1,7х до 3,45х, а общего долга – в 2,3 раза, до 544,6 млрд руб. Второй – финансирование как из собственных, так и заемных средств, что потребует роста тарифа на передачу для всех потребителей на 12–13%. Третий вариант – привлечение

кредитов при отказе от дивидендных выплат, что, однако, снизит капитализацию компании. И наконец, последний вариант – финансирование из заемных источников до достижения уровня долг/ЕБИТДА 2,8х, остальное – бюджетная субсидия (71 млрд руб.).

В Минэнерго “Ъ” лишь пояснили, что вопрос прорабатывается. В ОАО РЖД сообщили, что приведенные в презентации «Россетей» цифры – предварительная оценка: «В ближайшее время планируется дальнейшее обсуждение проекта на уровне регуляторов». В «Россетях» сообщили “Ъ”, что провели расчеты стоимости работ в части внешнего электроснабжения, сейчас совместно с регуляторами рассматриваются несколько вариантов финансирования, допэмиссии в их числе нет. В компании добавили, что мероприятия по внешнему электроснабжению первого этапа расширения БАМа и Транссиба (до 130 млн тонн в год, т. н. БАМ-1) учтены в инвестпрограмме компании и выполняются строго по графику.

Как отмечает Владимир Скляр из «ВТБ Капитала», инвестпрограмма ФСК – это баланс между предельным уровнем роста тарифа монополии и необходимостью расширять узкие места системы и обновлять изношенные основные фонды. Проекты такого размера, как электроснабжение БАМа, можно вписать в инвестпрограмму за счет или урезания трат по остальным проектам, или резкого роста тарифа. Проект БАМа предусматривает создание инфраструктуры для будущего роста при отсутствии сиюминутного спроса, а значит потребителей, которые могли бы взять бремя оплаты экономически обоснованного тарифа, отмечает господин Скляр: в этих условиях финансирование государством – естественный выбор.

<https://www.kommersant.ru/doc/4458799>

КОММЕРСАНТЪ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2020.19.08; «Я ИСПЫТЫВАЮ СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ КАЙФ»; ГЛАВА «СЕВЕРНОЙ ВЕРФИ» ИГОРЬ ОРЛОВ О ЗАГРУЗКЕ ЗАВОДА И ПРИЧИНАХ УХОДА ИЗ ПОЛИТИКИ

В июле гендиректором петербургской «Северной верфи» (входит в государственную Объединенную судостроительную корпорацию) стал Игорь Орлов, весной покинувший пост губернатора Архангельской области. В интервью “Ъ” он рассказал о причинах возвращения из политики на производство, дефиците кадров, абсолютном приоритете госзаказа перед частным и проблемах со строительством рыболовецких судов.

– Вы вернулись в судостроение спустя почти десять лет перерыва. Как изменилась ситуация на рынке судостроения за период вашего отсутствия?

– Я не могу говорить за отрасль, но на «Северной верфи» самым позитивным моментом является то, что у предприятия нет проблем с загрузкой: не надо бегать с протянутой рукой, вести переговоры с заказчиками и что-то пытаться доказать – все понятно. На ближайшие шесть лет завод загружен очень плотно, более того, нам не хватает порядка 600–1000 человек, чтобы выполнить судостроительную программу. Судостроение, несмотря на кризисы мировой экономики, изменения цен на нефть, фактор коронавируса, сегодня показывает очень высокие темпы развития. Знаю положение на «Адмиралтейских верфях» и Балтийском заводе – у них ситуация аналогичная.

– С чем связан дефицит кадров?

– Отрасль пережила тяжелые времена, беззаказье.

Ситуация, когда вот так много заказов, похожа на то, когда человек долго голодал, и тут его подводят к столу, он начинает в себя набивать еду, и это приводит иногда к тяжелым последствиям.

Необходимо сделать правильную оценку своих возможностей.

– Говорят, что дефицит кадров в том числе связан с тем, что дальневосточная верфь «Звезда» активно нанимает сотрудников с других верфей. У вас есть сотрудники, которые перешли туда?

– На «Звезду» в свое время уехал главный строитель завода и возглавил ее, с ним уехали еще два-три опытных специалиста, кто-то уже вернулся. Вообще у нас рыночная экономика. То, что огромные заводы на Дальнем Востоке требуют человеческих ресурсов, это очевидно. Там, по сути дела, верфь была в тяжелом состоянии, она переделана в суперсовременный комплекс. Не исключаю, что она тоже оттягивает часть трудовых ресурсов, но не настолько существенную, чтобы это было причиной дефицита рабочих рук на верфях Северо-Запада.

– Когда вы ушли из политики, почему выбрали судостроение?

– У вас дети есть?

– Нет. Почему это важно?

– Например, женщина из декрета куда возвращается? На новую работу или на ту же, на которой была?

– То есть для вас госслужба – это декрет был? Вы с дитем возились все это время?

– Может, и так. Меня призвали на государственную службу, я считаю, что я восемь лет отслужил честно, старался быть порядочным руководителем и достойно выполнять свою работу. Я действительно вернулся в родное судостроение.

– Другие предложения были?

– Были предложения, но они не соответствовали моему опыту. Были частные компании, которые предлагали работу. По той схеме, по которой решается судьба губернатора – все-таки это ответственность администрации президента, я человек их номенклатуры, – мне было предложено несколько видов работы, направлений моей деятельности, в том числе продолжение государственной службы на других должностях. Но судостроение – это мой абсолютный приоритет, я 24 года этим занимался. Ничего более сложного, интересного, творчески емкого, интеллектуального, чем судостроение, я не знаю. Мне повезло в жизни, я всегда занимался интересной работой.

– Каковы сейчас доли военных и гражданских заказов в портфеле «Северной верфи»?

– Мы фактически выполняем решения **президента РФ** о том, что не менее 40% должно быть гражданской продукции.

– Соотношение таким и будет?

– 100% верфи принадлежит ОСК, это государственная корпорация, на первом месте – выполнение госзаказа. Если задачи государства будут таковы, что вынудит отодвигать гражданскую продукцию, приоритет будем отдавать госзаказу. Здесь не может быть никаких других конструкций. Сегодня я не вижу в прогнозе сокращения портфеля заказов ОПК. Хотя сейчас мы вошли в очень интересную работу, связанную со строительством рыболовецких судов. Насыщение оборудованием и механизмами такого судна запредельное, оно практически не уступает военному кораблю.

– Вы отметили, что для вас приоритет – оборонзаказ. Как тогда выстраивается диалог с частными заказчиками о возможном сдвиге сроков по их судам?

– В судостроении просчитать абсолютно все риски, особенно когдаходишь в проект, невероятно сложно. Например, мы не учли в полной мере, что у иностранных разработчиков нет опыта работы с требованиями Российского морского регистра. Кроме того, в силу сжатых сроков вынуждены были приступить к строительству, не дожидаясь готовой проектной документации, в связи с этим и рядом других обстоятельств появились задержки строительства.

Сейчас с заказчиками ведем переговоры о приемлемых для всех сроках сдачи, потому что есть временные границы, мы не можем подвести компании с получением квот (на вылов по механизму «квот под киль».– “Ъ”). Я не ощутил за эти два месяца работы, что есть какой-то неразрешимый конфликт, идет нормальный диалог.

– Сроки сдачи рыболовецких судов сдвигаются у большинства верфей. У вас задержки якобы достигают года. Это правда?

-
- Да, есть сдвигание сроков вправо, но я не стал бы говорить о четких временных рамках, идут переговоры и совместная оценка ситуации.
- В чем может быть компромисс?
- Программа «квот под киль» строилась на предварительной оценке, прогнозе выполнения этапов строительства. Процесс оказался несколько более сложным. Мы найдем разумный выход из этой ситуации. Необходимо перенести сроки без потери тех предпочтений, которые есть у заказчика, другого варианта просто быть не может.
- Насколько, по вашей оценке, увеличились сроки предпроектной работы по гражданским судам?
- Мне кажется, что в процессе строительства головного судна нужно закладывать год на подготовку производства. Этого года в контракте с «рыбаками» не было.
- В 2019 году верфь значительно сократила убыток. Каковы прогнозы на 2020 год?
- Мы спрогнозировали в бюджете на 2020 год безубыточную деятельность. Но помимо собственно операционных расходов у «Северной верфи» есть и старые долги, оставшиеся от прежних собственников. Работа с этими долгами гораздо более сложная, более многофакторная и многозависимая. Если отбросить эти рудименты и атавизмы, то мы работу исполним, для этого есть все основания.
- Что вы называете рудиментом и атавизмом?
- Долговая нагрузка – атавизм, а рудименты – то, каким образом структурирован сегодня бывший завод имени Жданова. У меня же здесь шесть или семь собственников, и даже отдельные производственные помещения я арендую у каких-то странных, ничем не полезных нам компаний, живущих на аренде бывших производственных площадок, на том, что они в свое время выцганили и взяли в собственность. Это создает технологический дискомфорт для столь сложного производства, как судостроение. Нам нужно формировать производственные активы предприятия таким образом, чтобы мы были самодостаточными. Что-то надо будет вернуть, что-то сделать так, чтобы это работало в привязке. Например, есть АО «Машиностроение СВ», эта структура внутри предприятия не очень нужна, но сформировать его работу как зависимого общества было бы правильно, тогда иначе выстроится экономика, иначе будут формироваться производственные задания, без этих очень сложных конкурсных процедур. И тогда я смогу более оперативно вовлекать их в мои задачи. В то же время есть огромные складские хозяйства, забранные куда-то в сторону, и я сейчас вынужден арендовать что-то по всему Петербургу. У нас в целом есть понимание, что бы мы хотели наращивать, но каким путем – этого решения еще нет.
- Попадет ли «Северная верфь» в программу списания долгов предприятий ОПК, на какую сумму и в какие сроки?
- Над этим ведется работа, и оформленных предложений, что нам списать, у меня на сегодняшний день нет. Но я бы с удовольствием избавился от обязательства в размере 7,2 млрд руб. Есть некая постановка задачи, над реализацией которой работает государство и ОПК. Я очень сдержанно в силу моего прежнего опыта работы отношусь к инициативам, которые находятся в проработке, их надо все-таки завершить и потом уже озвучивать. У меня есть долги прежних собственников, где-то порядка 3,5 млрд руб., общий объем обязательств – чуть больше 7 млрд руб. Если их заберут, я буду счастлив.
- Каков перспективный портфель заказов верфи?
- У завода на ближайшую десятилетку формируется очень серьезный военный заказ. Это в первую очередь продолжение серии корветов и фрегатов. Я готов продолжить хорошую традицию – закладывать по два корабля в год. Дальше я хотел бы продолжить линейку «рыбаков», мы будем делать их быстрее. Кроме того, хорошее и интересное направление – это научно-исследовательские суда высокой степени насыщенности.
- Гендиректор ОСК Алексей Рахманов обозначил, что с учетом строительства нового комплекса нам нужно проработать вопрос строительства круизных судов. Это четыре

генеральных направления. Вместе с тем у меня сегодня ни одного свободного стапельного места и места у достроечной набережной нет. В ближайшее время я спускаю на воду два заказа, и мы испытываем серьезные трудности с тем, где их размещать и достраивать. В итоге верфь вынуждена искать новые решения для того, чтобы обеспечивать их достройку. Мы просчитываем ряд вариантов, когда можем часть работ, связанных с корпусом судна, отдать другим верфям.

– С какого года вы можете взять новые гражданские заказы?

– Я готов приниматься за новое строительство со второй половины 2024 года – начала 2025 года.

– К этому моменту сколько судов сдаст верфь?

– Сегодня в портфеле верфи 11 боевых кораблей, 1 судно тылового обеспечения, 14 гражданских судов плюс к ним еще 4 судна, контракт на которые недавно подписан и находится на согласовании в Федеральном агентстве по рыболовству. До названных сроков я рассчитываю сдать не менее девяти кораблей и судов. Это супернапряженная программа. Я, когда читаю свои планы и задачи, испытываю судостроительный кайф.

– Какова стоимость потенциальных научно-исследовательских судов (НИС)?

– От 10 млрд до 30 млрд руб. Класс этих судов по своему внутреннему насыщению и судостроительному решению интересен. Это гораздо лучше, чем строить танкеры и сухогрузы.

Нам не очень интересно получать заказы на суда с большим количеством железа и с низкой насыщенностью, экономически это невыгодно.

НИСы – это, как правило, эксклюзивная вещь, они делаются под определенную задачу, они несерийные.

– Вы не сможете взяться за строительство круизного судна до завершения процесса модернизации верфи?

– До окончания работ по главному эллингу мы в эту битву не вяжемся, но у нас есть понимание, что с конца 2022 – начала 2023 года мы можем вести переговоры о начале строительства. В эллинге с измерением 250 на 100 метров можно будет строить суда большой длины и ширины. Сегодня у нас, учитывая специализацию на военной продукции, очень узкие эллинги, и даже по «рыбакам» мы тоже ограничены шириной стапельных мест. А в новом эллинге можно будет поставить один широкий лайнер или два корабля поуже. Сроки строительства круизных судов, опираясь на мировой опыт, составляют около трех с половиной лет.

– Когда верфь выберет нового подрядчика на достройку эллинга?

– Все процедуры должны быть закончены в ближайшие месяцы.

– Почему выросла цена модернизации, ведь часть работ уже выполнил предыдущий подрядчик («Метрострой», выиграл конкурс за 6 млрд руб., но, по данным “Ъ”, мог выполнить работы на 2 млрд руб.)?

– Такую документацию утвердила Главгосэкспертиза. Я не знаю, почему она раньше была другой. Может, кто-то неправильно оценивал, может, что-то добавили в постановке задачи. Сегодня такая цена (7,8 млрд руб.– “Ъ”), и мы на нее проводим конкурс. В целом на тендер заявилось 14 компаний. Окончание контракта – 2021 год. Учитывая риски с конкурсными процедурами, мы, может быть, заползем чуть дальше, на 2022 год.

– Вы не рассматриваете возвращение в политику?

– Я уже достаточно видел, чтобы не стремиться вернуться в политику, хотя и зарекаться ни от чего нельзя.

В любом случае мой опыт позволяет мне взвешенно оценить любые предложения.

– Можете ли вы теперь рассказать, как принималось решение о вашей отставке – с учетом того что еще незадолго до написания заявления по собственному желанию вы говорили, что намерены баллотироваться на выборы губернатора Архангельской области?

– Это очень внятно и очень содержательно согласованное решение со всеми участниками процесса. Я не хочу сейчас говорить о сроках, об условиях. Наверное, я напишу это в мемуарах. Знаете, есть срок у секретной информации, должно пройти хотя бы пять лет, прежде чем я буду говорить о деталях того, как это происходило. Есть определенная процедура в системе власти. Со мной поступили честно и порядочно.

– Будучи главой региона, вы заявляли, что проект экотехнопарка «Шиес» никак не связан с соглашением между Архангельской областью и Москвой на 6 млрд руб. Однако сейчас в правительстве говорят, что это были взаимодополняющие соглашения и при расторжении одного вероятно и расторжение другого. Вы придерживаетесь прежней точки зрения?

– Мне не хочется вламываться в непростую ситуацию перед выборами в Архангельской области. Наши отношения с Сергеем Семеновичем Собяниным, с Москвой, никогда не примитивизировались до уровня каких-то конкретных сумм денег. Никто почему-то не помнит, что в свое время (Юрий.– “Ъ”) Лужков полностью оснастил детскую больницу и помогал строить дома в Северодвинске. То, что происходило в рамках «Шиеса»,– это политизация отношений людей, регионов, она наносит большой вред. Определенный круг людей, не очень компетентных и заинтересованных, как правило, в удовлетворении своих личных амбиций, занимался достраиванием этого конфликта.

– На ваш взгляд, действия нынешнего главы региона в отношении проекта являются правильными или все же это чистый популизм, связанный с губернаторской кампанией?

– Ничего того, что может нанести вред жителям Архангельской области, происходить не должно. Это была и моя позиция, и я абсолютно уверен, что у Александра Витальевича (Цыбульского, врио губернатора Архангельской области, экс-глава Ненецкого автономного округа.– “Ъ”) такая же точно позиция. И если кто-то не отвечает на вопросы руководителя региона и он в этом видит риски, он соответственным образом себя ведет.

– Ваша команда считала, что проект «Шиес» не является опасным?

– Я абсолютно в этом уверен. Проект никогда бы не строился, если бы в нем были какие-то экологические или другие риски для территории.

– Политологи говорят, что на вашем рейтинге сказались нежелание вести диалог с жителями по поводу реализации этого проекта. Считаете ли вы теперь, что такая позиция была ошибкой?

– История не терпит сослагательных наклонений. И поэтому что сделано – то сделано. Но могу вам сказать по секрету: я очень доволен работой на «Северной верфи».

Интервью взяла Яна Войцеховская

<https://www.kommersant.ru/doc/4458218>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ, ДАРЬЯ МОЛОТКОВА; 2020.19.08; ОБОРОННЫЙ БАНК СТАНЕТ КРУПНЕЙШИМ ПОКУПАТЕЛЕМ РОССИЙСКИХ ЛАЙНЕРОВ SSJ100; ПАРТИЯ «СУПЕРДЖЕТОВ» МОЖЕТ ОБОЙТИСЬ ПРОМСВЯЗЬБАНКУ ПРИМЕРНО В 140 МЛРД РУБЛЕЙ

В мае президент **Владимир Путин** одобрил программу покупки у Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК; входит в госкорпорацию «Ростех») и поставки российским авиакомпаниям в течение ближайших нескольких лет 59 ближнемагистральных самолетов SSJ100 – такое количество «Суперджетов» в разной степени готовности (в том числе 22 построено полностью) скопилось у ОАК за несколько лет. Производитель, профильные министерства и государственные лизинговые компании стали обсуждать, как выполнять это решение. Главный вопрос – кто купит эти самолеты для поставки в лизинг. Самыми явными кандидатами источники «Ведомостей» называли Государственную транспортную лизинговую компанию (ГТЛК) и «ВЭБ-лизинг», крупнейших на данный момент покупателей SSJ100.

Но сейчас планы поменялись: эту партию лайнеров может купить лизинговая компания «ПСБ лизинг» за счет кредита Промсвязьбанка, которому она принадлежит на 100%. Об

этом «Ведомостям» рассказали два человека, близких к ОАК, и два федеральных чиновника. Один SSJ100 стоит около \$33 млн, или 2,4 млрд руб. по нынешнему курсу, т. е. вся партия обойдется примерно в 140 млрд руб. Поставки новых SSJ100 из этой партии уже в этом году планируются «Аэрофлоту», Red Wings, возможно, «Азимуту» и «Якутии», говорят два человека, близких к ОАК.

Участие Промсвязьбанка в этой мегасделке еще обсуждается, окончательного решения пока нет, оговариваются два собеседника «Ведомостей». Решение принято окончательно, куратором авиационного направления в Промсвязьбанке назначен Юрий Новожилов, советник предправления банка Петра Фрадкова, утверждает человек, близкий к ОАК. «Промсвязьбанк прорабатывает варианты участия в данной сделке. Нам потенциально это интересно, мы нацелены на дальнейшее развитие нашего лизингового бизнеса», – говорит представитель банка.

Промсвязьбанк полностью принадлежит государству и с 2018 г. является специальным банком для кредитования оборонно-промышленного комплекса (ОПК). Другие госбанки постепенно передают ему кредитные портфели предприятий ОПК, это должно сохранить их от западных санкций, под которые рискует попасть любой банк за кредитование оборонки. Промсвязьбанк на конец первого полугодия занимал 9-е место среди всех российских банков по размеру активов. «ПСБ лизинг», наоборот, крохотная компания, все ее активы по РСБУ на конец 2019 г. составляли менее 3 млрд руб., ее лизинговый портфель был меньше стоимости одного «Суперджета». Авиатранспортом эта компания никогда не занималась.

Было принято решение, что кредит на покупку 59 «Суперджетов» выдаст Промсвязьбанк, поэтому логично, что деньги возьмет и купит лайнеры его собственная лизинговая компания, объясняют два собеседника «Ведомостей». В случае совершения сделки компания разом станет крупнейшим владельцем флота SSJ100. Сейчас в лидерах «ВЭБ-лизинг», который владеет 51 «Суперджетом» (44 из них поставлены «Аэрофлоту»), и ГТЛК, владеющая парком из 44 таких лайнеров. 10 SSJ100 принадлежат «Сбербанк лизингу», а всего в 2011–2020 гг. ОАК поставила 173 SSJ100.

ГТЛК и «ВЭБ-лизинг» не горят желанием участвовать в этом проекте, говорят человек, близкий к ОАК, и федеральный чиновник. Способом господдержки проекта выбрана госгарантия банкам по кредитам на покупку этих 59 самолетов – правительство планирует госгарантию на 139,6 млрд руб. Но эта мера делает более интересным участие только для банка-кредитора, он сможет не создавать резервы по кредитам, поясняют собеседники. Для лизинговой же компании проект остается сложным и коммерчески не самым привлекательным, добавляют они.

«Сделка является очень капиталоемкой. При этом минимальный срок лизинга – 12 лет. В текущей ситуации привлечь средства в таком объеме и на такой длительный срок возможно только с единовременной докапитализацией лизинговой компании», – говорит представитель ГТЛК. Докапитализировать государственные лизинговые компании для этого проекта правительство не планирует. Представитель ВЭБа на запрос не ответил.

На конец июня капитал Промсвязьбанка составлял 227 млрд руб. Если он выдаст своей «дочке» «ПСБ лизинг» кредит на покупку 50+ «Суперджетов», то сразу нарушит норматив ЦБ по предельному риску на одного заемщика (максимум 25% от капитала). Этот технический момент будет решен, уверяют два человека, близких к ОАК, не вдаваясь в детали. Представитель Промсвязьбанка это не прокомментировал. Поставка 59 SSJ100 запланирована на 2020–2021 гг., в настоящее время с различными финансовыми структурами прорабатывается механизм финансирования сделки, до заключения контрактов озвучивать детали преждевременно, говорит представитель ОАК.

«Чтобы не нарушить норматив ЦБ по максимальному риску, банку необходимо будет увеличить собственный капитал. Финансирование такой крупной лизинговой сделки, скорее всего, будет растянуто во времени, что позволит банку нарастить капитал как за

счет капитализации прибыли, так и за счет внешних вливаний», – указывает старший директор по банковским рейтингам агентства «Эксперт РА» Руслан Коршунов. «ПСБ лизинг» никогда не занимался авиализингом, поэтому сделка с его участием может сильно затянуться в том числе потому, что компании понадобятся технические специалисты для приемки самолетов и дальнейшего контроля их технического состояния, отмечает один из собеседников «Ведомостей». Проект по господдержке продажи 59 «Суперджетов» должен вдохнуть новую жизнь в программу первого разработанного в России с нуля гражданского реактивного самолета. В последние несколько лет спрос на SSJ100 снижался прежде всего из-за того, что производитель не наладил систему поставки запчастей, из-за чего самолеты слишком много времени проводят на земле. В 2019 г. было поставлено всего пять новых лайнеров – это минимум за все девять лет поставок. Хотя по принятому в 2015 г. обновленному бизнес-плану ОАК должна была поставлять по 30 SSJ100 ежегодно. В 2019 г. «Ростех» и ОАК заявили, что реализуют проект по созданию эффективной системы постпродажного обслуживания, который включает и своевременное обеспечение запчастями.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/08/18/837032-oboronii-bank>

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЕГ РУБНИКОВИЧ; 2020.19.08; УЩЕРБ НАБРАЛ ВЫСОТУ; ВРЕМЕННОГО УПРАВЛЯЮЩЕГО «ТРАНСАЭРО» ПРИЗНАЛИ ВИНОВНИКОМ РАСХИЩЕНИЯ АКТИВОВ НА 1 МЛРД РУБ.

Как стало известно “Ъ”, Савеловский райсуд Москвы приговорил к пяти с половиной годам лишения свободы бывшего временного управляющего авиакомпании «Трансаэро» Михаила Котова. Он был признан виновным в злоупотреблении полномочиями, из-за чего были расхищены активы авиаперевозчика, оцениваемые в 1 млрд руб. Защита господина Котова назвала приговор незаконным и необоснованным, поскольку в деле о нанесении ущерба нет ни одной экспертизы, подтверждающей выводы следствия и суда.

На рассмотрение собранных следствием девяти томов у судьи Савеловского райсуда Москвы Дмитрия Неудахина ушло чуть более полугода. Причем слушать дело по обвинению бывшего временного управляющего авиакомпании «Трансаэро» Михаила Котова в злоупотреблении полномочиями (ч. 2 ст. 201 УК РФ) суд начал в особом порядке. Однако на первом же заседании, уже после того, как подсудимый выступил с последним словом, обнаружились противоречия между оглашенным прокурором обвинительным заключением и позицией самого Михаила Котова. В итоге суд принял решение провести процесс в обычном порядке с исследованием всех доказательств и допросом свидетелей.

Как установили следствие и суд, в период с января 2016-го по сентябрь 2017 года обвиняемый Котов (дело в отношении обвиняемого в хищениях и скрывающегося за границей экс-гендиректора «Трансаэро» Александра Бурдина выделено в отдельное производство), злоупотребляя своими полномочиями, не принял меры к сохранности средств и имущества авиаперевозчика, из-за чего тот лишился «не менее 1 млрд руб.». В частности, как следует из материалов дела, это выразилось в том, что подсудимый Котов не возражал против заключения господином Бурдиным договоров аренды нескольких складов по завышенной цене, продажи по заниженной стоимости 113 принадлежащих авиакомпании автомобилей, а также авиадвигателей.

В приговоре также говорится, что бездействие Михаила Котова, который фактически содействовал «сокрытию многочисленных фактов хищений», привело, в свою очередь, к «наступлению тяжких последствий в виде невыплаты более 6 тыс. работников авиакомпании» зарплаты.

В ходе прений подсудимый заявил, что не совершал действий, которые привели к утрате имущества «Трансаэро». «Я не мог сделать этого хотя бы потому, что не обладал соответствующими полномочиями и вообще не мог давать каких-либо указаний топ-

менеджерам авиакомпании», – заявил господин Котов. Его адвокат Эдуард Чургулия просил суд обратить внимание на тот факт, что дело построено на расплывчатых формулировках, которые к тому же носят предположительный характер. «Следствие не конкретизировало, какими именно активами на момент вменяемого моему подзащитному деяния обладала авиакомпания «Трансаэро» и обладала ли вообще, – отметил в ходе прений адвокат Чургулия. – В деле просто говорится, что «общество располагало существенными активами»». По словам защитника, нет в деле и ни одной экспертизы, которая подтверждает, что то или иное имущество выбыло по завышенной или заниженной цене. «Таким образом, рыночная стоимость реализованного имущества не поставлена обвинением под сомнение и не опровергнута», – отметил защитник. Он также акцентировал внимание и на том, что о наступлении тяжких последствий в виде невыплаты зарплаты следствие также рассуждает абстрактно. «Ни размера невыплаченной зарплаты, ни кто именно из 6 тыс. человек ее не получил – ничего этого в деле нет», – подытожил адвокат Чургулия.

Впрочем, прокурор поддержал выводы следствия. Сочтя вину подсудимого полностью доказанной, гособвинитель запросил для Михаила Котова семь лет лишения свободы. Суд же решил ограничиться пятью с половиной годами колонии общего режима, два года из которых 61-летний господин Котов уже отсидел в СИЗО, пока шло расследование.

«Я считаю приговор не просто необоснованным, но и вообще не подтвержденным материалами дела. И мы его, конечно же, обжалуем», – заявил “Ъ” Эдуард Чургулия.

<https://www.kommersant.ru/doc/4458893>

КОММЕРСАНТЪ; СЕРГЕЙ СЕРГЕЕВ; 2020.19.08; АДВОКАТЫ ПЕРЕСЧИТАЛИ СВОИ ГОНОРАРЫ; ФПА НЕ ВИДИТ МОШЕННИЧЕСТВА В ДЕЙСТВИЯХ КОЛЛЕГ

Как стало известно “Ъ”, совет Федеральной палаты адвокатов России (ФПА РФ) выступил против обвинения в адрес своих коллег, проходящих по делу о хищении более 1 млрд руб. у ФГУП «Госкорпорация по организации воздушного движения» при оказании ей юридических услуг по якобы завышенным ценам московской коллегией адвокатов (МКА) «Межрегион». На скамье подсудимых находятся председатель коллегии Сергей Юрьев, его экс-коллега Виктор Евкин и глава правового управления и имущественных отношений **Росавиации** Владимир Мнишко. По мнению ФПА, уголовное дело является «попыткой ревизии принципа свободы договора как одного из основных принципов гражданского права».

Заявление совета ФПА появилось в минувший вторник, за пару дней до начала судебного следствия в Мещанском райсуде Москвы по скандальному делу о мошенническом хищении 1 млрд руб. у ФГУП «ГК ОрВД». Недавно состоялись предварительные слушания и первое заседание по существу, где было оглашено обвинительное заключение. Напомним, поводом для громкого расследования, которое вели сотрудники Московского межрегионального следственного управления на транспорте (ММСУТ) СКР, стала информация ФСБ о контракте между МКА «Межрегион» и дочерним предприятием **Росавиации** «ГК ОрВД» на оказание юридических услуг последней, заключенный еще в 2008 году.

Как посчитали оперативники и следователи, «из корыстных побуждений возник преступный умысел, направленный на хищение денежных средств ФГУП».

Для этого злоумышленники якобы при непосредственном участии Владимира Мнишко существенно завысили стоимость услуг с помощью специальной методики определения начальной цены работы адвоката. По версии следствия, глава адвокатской коллегии поручил одному из своих сотрудников Виктору Евкину подыскать экспертное учреждение, которое подготовило бы необходимое заключение об обоснованности предложенной им стоимости оказания юридических услуг, которая, по мнению следствия,

была в несколько раз выше реальной. За нужную бумагу эксперт, по данным следствия, получила вознаграждение в размере 30 тыс. руб. Цена ежемесячной выплаты МКА от ФГУП составила после ряда согласований и уточнений в сторону уменьшения 10,5 млн руб. Договор на эту сумму был согласован комиссией вышестоящей инстанции.

После того как в 2010 году срок действия договора закончился, госкорпорация заключила с «Межрегионом» очередной договор на четыре года – с января 2011 по 2014 год. Затем соглашение вновь продлевалось, сначала до декабря 2016 года, а затем до декабря 2019 года. При этом в каждом случае, как считает следствие, расценки завышались в разы. Тем не менее руководство **Росавиации** их утверждало. В результате, как считает СКР, коллегия адвокатов необоснованно получила более 1,1 млрд руб.

Само уголовное дело о мошенничестве в особо крупном размере (ч. 4 ст. 159 УК РФ) было возбуждено еще в конце 2016 года, в апреле прошлого года были арестованы Владимир Мнишко и Серей Юрьев. По некоторым данным, подробные показания на них дал Виктор Евкин, которого уволили из «Межрегиона» – якобы за предоставление фальшивого диплома при приеме на работу и злоупотребление алкоголем. При этом господин Евкин остался на свободе, в то время как господа Мнишко и Юрьев, категорически отрицавшие свою вину, были заключены под стражу.

Совет Федеральной палаты адвокатов Российской Федерации заявляет решительный протест против попыток ревизии одного из основных принципов гражданского права – принципа свободы договора и преследований на этой основе адвокатов, которые честно, разумно и добросовестно исполняют свои профессиональные обязанности», – сказано в заявлении ФПА РФ.

По словам ее представителей, обвинительное заключение по делу Сергея Юрьева «демонстрирует очевидный правовой нигилизм, проявленный при проведении расследования, пренебрежение основами конституционного правопорядка, нормами уголовного, уголовно-процессуального и гражданского законодательства». В палате подчеркивают, что в обоснование позиции, изложенной в заявлении совета, комиссия по защите прав адвокатов под руководством вице-президента ФПА РФ, одного из самых именитых и опытных адвокатов страны Генри Резника, подготовила правовое заключение по этому уголовному делу.

Сам господин Резник пояснил “Ъ”, что подписанное им заключение – это, по большому счету, коллективный труд целого экспертного сообщества. При этом он сам не только досконально изучал материалы расследования, но эпизодически подключался и к непосредственной защите председателя «Межрегиона». В частности, участвовал в рассмотрении апелляционных жалоб на продление ему сроков содержания под стражей.

Вице-президент ФПА особо отметил, что у следствия нет и не может быть претензий к самому качеству юридических услуг, которые предоставляла «Межрегион» ФГУПу.

Более того, никто не оспаривал и саму законность договора, заключенного после проведения соответствующего конкурса.

<https://www.kommersant.ru/doc/4458921>

КОММЕРСАНТЪ FM; АЛЕКСАНДР МЕЗЕНЦЕВ; 2020.19.08; МОШЕННИКИ «ПЕРЕСЕЛИ» НА САМОЛЕТЫ; КАК ОТЛИЧИТЬ ПОДДЕЛЬНЫЙ САЙТ ОТ ОФИЦИАЛЬНОЙ СТРАНИЦЫ АВИАКОМПАНИИ

В России обнаружили более сотни поддельных сайтов по продаже авиабилетов. Их число стало стремительно расти после возобновления международных рейсов, сообщается в исследовании компании Group-IB. Помимо продажи билетов, мошеннические сервисы предлагали бронирование отелей и автомобилей.

В основном хакеры похищали либо деньги, либо данные банковских карт, сообщил “Ъ FM” руководитель направления антиконтрафакта департамента защиты бренда компании Group-IB Яков Кравцов:

«Большая часть этих ресурсов на данный момент заблокирована, хотя некоторые домены, которые еще просто не активированы, подготовлены. На смену одному ресурсу довольно быстро приходят новые. “Яндекс” и Google помечают подобные страницы: обычно проходит где-то от нескольких дней до недели, когда мошенники собирают основные деньги с людей, потом ресурс помечается фишингом, и его перестают использовать.

Мошенники очень часто используют рекламу как средство продвижения.

Нужно обращать внимание, конечно же, на контент – вряд ли сайт официального перевозчика будет выглядеть плохо с визуальной точки зрения, вряд ли там будут больше скидки – 10-15% от рыночной стоимости билетов. В доменном имени не должно быть никаких ошибок. И при попытке купить билеты всегда обращайте внимание на возможность хотя бы потенциально купить билеты в офлайн-режиме. Мошенники, конечно же, такой опции не предоставляют. Они хотят, чтобы вы оставили данные своих карт, чтобы можно было списать деньги».

Чаще всего от мошенников страдают именно крупные компании и известные бренды, отмечают специалисты. Как отличить поддельный сайт? И есть ли шанс вернуть деньги? PR-менеджер интернет-сервиса для путешественников Viletix.ru Григорий Луговой говорит, что, как правило, сами продавцы билетов узнают о существовании фальшивых сайтов уже после обращений пользователей. Но в целом обнаружить подделку не так сложно.

«Время от времени такое происходит, и мы действительно получаем в нашу службу поддержки сообщения от пользователей, которые пишут о том, что купили на нашем сайте авиабилеты, либо какие-то другие туристические услуги. Когда мы начинаем разбираться и не видим этих заказов в нашей системе, мы понимаем, что люди столкнулись с мошенническими сайтами. В обычное время такая ситуация чаще всего происходит в период перед майскими праздниками, летним сезоном. К сожалению, это такое время, когда нужно быть максимально осторожным при покупке авиа- и железнодорожных билетов, а также турпутевок. На самом деле в большинстве случаев подделку сайта увидеть достаточно просто, мошенники выбирают какой-то домен, который максимально похож на название нашего агентства, разница в названии может отличаться только на одну букву, дизайн также подделывается», – отмечает Луговой.

Число фишинговых сайтов, которые копируют официальные ресурсы, за год увеличилось более чем на 70%. Ежедневно пользователям рассылается более 1 млн сообщений от мошенников, сообщили в компании «Интернет-розыск». Руководитель этой компании Игорь Бедеров добавляет, что чаще всего похищенные средства вернуть невозможно:

«Значительным ущербом в большинстве случаев у нас признается сумма от 5 тыс. руб. По уголовному делу можно подать отдельный гражданский иск к злоумышленнику. Тут возникает самый главный вопрос: что если у нас нет виновного лица, которое было идентифицировано, и вина которого была доказана? Выходит, что гражданский иск о взыскании в дальнейшем потерянных средств, морального вреда просто некому предъявлять? Учитывая, что на сегодняшний день количество интернет-мошенничеств очень велико, а раскрываемость, согласно даже последним данным, опубликованным Генпрокуратурой, составляет максимум 9%, то, конечно, вероятность совпадения всех этих факторов крайне низкая.

Тут надо развивать экспертизу в самих полицейских подразделениях, нужно обучать их современным методам и приемам работы, приобретать технологии, которые могли бы успешно идентифицировать интернет-преступников».

По данным компании Group-IB, со счетов россиян хакеры выводят ежедневно до полумиллиона рублей.

<https://www.kommersant.ru/doc/4458881>

ТАСС; 2020.18.08; ВПП НОВОСИБИРСКОГО АЭРОПОРТА ТОЛМАЧЕВО МОГУТ ВКЛЮЧИТЬ В ПЛАН МОДЕРНИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Проект реконструкции первой взлетно-посадочной полосы (ВПП-1) новосибирского международного аэропорта Толмачево может быть включен в **Комплексный план расширения и модернизации магистральной инфраструктуры**. Вопрос рассмотрит на ближайшем заседании соответствующий проектный комитет, сообщил во вторник ТАСС и. о. **министра транспорта** и дорожного хозяйства Новосибирской области Сергей Ставицкий.

«В настоящее время дата заседания не определена», – отмечается в ответе и. о. министра на запрос ТАСС.

Ставицкий также отметил, что сумма, которую запрашивают из федерального бюджета, составляет около 20,6 млрд рублей. По его словам, участие в рассмотрении вопроса о включении взлетной полосы в **Комплексный план** примут представители Минобороны РФ, в ведении которого находится ВПП. И. о. министра подчеркнул, что Минобороны РФ выступает за то, чтобы сохранить за собой полосу и после реконструкции.

Аэропорт Толмачево имеет две функционирующие взлетно-посадочные полосы, принадлежащие государству. Первая ВПП аэропорта находится в ведении Минобороны, вторая – **Росавиации**. В конце августа 2019 года губернатор Новосибирской области сообщил, что власти региона совместно с «Новопортом» и Минобороны приступили в 2019 году к обследованию и подготовке к капремонту и реконструкции ВПП-1, стоимость проекта составит более 8 млрд рублей. Как сообщил ТАСС гендиректор аэропорта Толмачево Евгений Янкилевич, предпроектные работы для включения ВПП-1 в **Комплексный план расширения и модернизации магистральной инфраструктуры** были проведены в 2019 году.

<https://tass.ru/ekonomika/9229459>

КОММЕРСАНТЪ САРАТОВ; СЕРГЕЙ ПЕТУНИН; 2020.19.08; МИНИСТРА ОТПРАВИЛИ В ДОРОГУ; САРАТОВСКОЕ МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА ВОЗГЛАВИЛ АЛЕКСЕЙ ЗАЙЦЕВ

Министерство транспорта и дорожного хозяйства Саратовской области возглавил первый заместитель главы ведомства Алексей Зайцев. Об этом „Ъ“ сообщили в **пресс-службе** областного минтранса. Кресло министра оставалась вакантным с середины апреля этого года, когда Николай Чуриков ушел в отставку из-за конфликта интересов между ним и организацией, которая получала госзаказы на ремонт и строительство дорог в области. В депутатском корпусе считают основной задачей нового министра исполнение национальных проектов.

Губернатор Саратовской области Валерий Радаев утвердил первого заместителя министра транспорта и дорожного хозяйства региона Алексея Зайцева в качестве главы ведомства. Как сообщили „Ъ“ в министерстве, господин Зайцев официально возглавил ведомство с 18 августа. В **пресс-службе** губернатора области подтвердили решение главы региона.

Господин Зайцев исполнял обязанности министра транспорта и дорожного хозяйства с апреля этого года после ухода в отставку его предшественника Николая Чурикова. Господин Чуриков написал заявление об увольнении по собственному желанию. Отставка министра произошла после представления прокурора региона Сергея Филипенко. Глава надзорного органа обратил внимание на конфликт интересов Николая Чурикова с ООО «Маркстрой-С». Учредителем компании, которая получала крупные контракты от министерства, была его дочь.

В 2016 году министерство транспорта и дорожного хозяйства заключило два госконтракта с «Маркстрой-С» на ремонт автодороги Самара – Пугачев – Энгельс – Волгоград на участке 353 + 910 км и 354 + 110 км за 3,12 млн руб. В 2018 году на условиях субподряда в рамках заключенных между ГКУ СО «Дирекция транспорта и дорожного хозяйства» и

ООО «Автотрасса» госконтрактов в сентябре и октябре на 6,7 млн руб. предприятие выполняло работы по содержанию подъезда к селу Усовка дороги Сызрань – Саратов – Волгоград.

За два последних года ООО «Маркстрой-С» заключило 19 госконтрактов более чем на 800 млн руб. При этом единственным учредителем ООО с декабря 2014 года является Светлана Кузьмина – дочь Николая Чурикова. Сам господин Чуриков, по данным СПАРК, был учредителем «Маркстрой-С» с основания компании в феврале 2006 года до декабря 2014 года, до августа 2012 года являлся генеральным директором ООО.

В июне на основании результатов проверки, организованной по поручению облпрокурора, было возбуждено уголовное дело по факту мошенничества в сфере дорожного хозяйства в особо крупном размере (ч. 4 ст. 159 УК РФ). Проверка выявила нарушения при проведении электронных аукционов, несоблюдение качества работ по содержанию дорог на автоподъезде к селу Усовка Воскресенского района, а также хищение бюджетных средств на сумму свыше 20 млн руб. Прокуратура проверяет возможную аффилированность подрядных и субподрядных организаций с бывшим министром, а также его причастность к совершению преступления.

За день до назначения господин Зайцев встречался с губернатором области Валерием Радаевым. Чиновники обсуждали исполнение в Саратовской области национального проекта «Безопасные и качественные дороги» (БКАД).

Как следует из доклада Алексея Зайцева, в этом году на национальный проект БКАД Саратовской области выделено 5,7 млрд руб. Уже выполнены работы на 3,2 млрд руб. (61%). До конца месяца должен завершиться ремонт дорог еще на 700 млн руб. Всего в 2020 году запланирован ремонт на 97 участках дорог регионального и местного значения, в том числе на 37 региональных трассах, 31 улице в Саратове и 29 в Энгельсе.

В целом, в этом году по проекту БКАД запланировано привести в нормативное состояние 103 объекта общей протяженностью 329,6 км. На дорогах общего пользования регионального и межмуниципального значения будет отремонтировано 38 объектов протяженностью 267,5 км на общую сумму 4,6 млрд руб.

Губернатор обратил внимание господина Зайцева на необходимость контролировать ход исполнения федеральных программ. «У нас, к сожалению, все еще невысокая доля дорог находится в нормативном состоянии. Все средства на эти цели должны быть использованы максимально эффективно», – потребовал Валерий Радаев. По данным на конец прошлого года, в Саратовской области количество дорог, находящихся в нормативном состоянии, составляло 13,85%.

Согласно опубликованной на сайте правительства области декларации, Алексей Зайцев в 2019 году заработал 949 тыс. руб. Он владеет участком под ИЖС площадью 616 кв. м и домом 40,9 кв. м, ВА32111022003 года.

Депутат Саратовской областной думы Станислав Денисенко (ЛДПР) говорит, что основная задача министра – исполнение национальных проектов. «Он должен заниматься повышением качества жизни граждан через улучшение инфраструктуры. В этом смысле на него возложена определенная ответственность», – считает господин Денисенко. Самого Алексея Зайцева депутат охарактеризовал как квалифицированного чиновника. «В целом, на все вопросы, которые ему задавали, мы получали ответы. Человек в теме и находится на своем месте. Результаты будут видны позже», – отмечает Станислав Денисенко.

<https://www.kommersant.ru/doc/4458883>

ТАСС; 2020.18.08; ТРАССУ К-02 ЧЕРЕЗ ГОРОД АЛТАЙСКОГО КРАЯ КАМЕНЬ-НА-ОБИ ОТРЕМОНТИРУЮТ ЗА 294,3 МЛН РУБЛЕЙ

ГУП дорожного хозяйства Алтайского края «Центральное дорожно-строительное управление» отремонтирует более 10 км дороги в районе города Камень-на-Оби, соединяющей западные районы Алтайского края с Новосибирской областью. Стоимость

работ составит 294,3 млн рублей, средства выделят из краевого бюджета, говорится в материалах сайта госзакупок.

«На основании рассмотрения единственной заявки на участие в электронном аукционе и в соответствии с ч. 1 ст. 71 ФЗ от 05.04.2013 № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» признать единственным участника государственное унитарное предприятие дорожного хозяйства Алтайского края «Центральное дорожно-строительное управление» и поданную им заявку соответствующими требованиями Федерального закона № 44-ФЗ и документации об электронном аукционе», – говорится в документации.

Подрядчик должен отремонтировать трассу Павловск – Камень-на-Оби – граница Новосибирской области с 128 до 139 км до октября 2021 года. В списке работ разбор существующей насыпи, срез старого асфальта и укладка нового, ремонт труб и восстановление освещения.

Ремонтируемый участок – часть одной из двух основных автодорог, соединяющих Алтайский край с Новосибирской областью и другими регионами. Некоторые участки трассы находятся в аварийном состоянии. Экс-глава Алтайского края Александр Карлин ранее заявлял, что дорогой активно пользуются жители более 20 районов региона. Как сообщал министр транспорта региона Александр Дементьев, по трассе через город Камень-на-Оби идут транзитные автомобильные потоки, на участке присутствует маятниковая миграция – ежедневные поездки граждан из одного населенного пункта в другой.

<https://tass.ru/sibir-news/9224045>

РИА НОВОСТИ; 2020.18.08; В ЯКУТИИ ОТРЕМОНТИРУЮТ СВЫШЕ 200 КИЛОМЕТРОВ ДОРОГ

Свыше 200 километров автомобильных дорог отремонтируют в Якутии в 2020 году в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», сообщил глава региона Айсен Николаев в Instagram.

Как отметил Николаев, второй год на территории Якутии реализуются национальные проекты РФ, инициированные президентом страны.

«Так, с 2019 года у нас реализуется **нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги**». В 2020 году в республике будет построено более 180 километров региональных автодорог и 23,5 километра улично-дорожной сети города Якутска», – рассказал руководитель региона.

По словам главы, в рамках **нацпроекта** в ближайшие годы Якутия приведет в надлежащее состояние основные республиканские дороги.

«Сейчас каждый якутянин может посмотреть подробную информацию о ходе реализации всех проектов в официальном информационном портале республики Саха (Якутия)», – добавил Николаев.

По данным **Минтранса РФ**, кассовое исполнение проекта на данный момент составляет 101,1 миллиарда рублей, или 40,5%, и достижение годового значения этого показателя **нацпроекта** не вызывает у ведомства опасения, так как работа подрядных организаций оплачивается по факту завершения производственных мероприятий и принятия работ заказчиком в основном в конце календарного года.

<https://ria.ru/20200818/1575918635.html>

ПРАЙМ; 2020.18.08; КАБМИН ОДОБРИЛ ПРОЕКТ СПГ-ЭЛЕКТРОСТАНЦИИ «НОВАТЭКА» ДЛЯ БАИМСКОГО ГОКА ЗА 38 МЛРД РУБЛЕЙ

Проект строительства плавучей СПГ-электростанции стоимостью 38 миллиардов рублей для энергоснабжения одного из самых крупных медно-золотых месторождений – Баимского горно-обогатительного комбината (ГОКа) на Чукотке – концептуально одобрен

правительством РФ, строительство осуществит «Новатэк» за счет собственных средств, сообщил заместитель министра энергетики РФ Павел Сорокин.

На прошлой неделе глава Минвостокразвития РФ Александр Козлов заявил, что принято решение о том, что электричество на Баимский ГОК будет поставлять плавучая СПГ-станция.

«Михаил Владимирович (Мишустин – ред.), вы концептуально одобрили внешнее электроснабжение Баимского ГОКа, включающее в себя сооружение ТЭС в морском терминале Чукотского автономного округа на базе плавучей СПГ-электростанции, а также двух одноцепных линий электропередачи 220 кВ. При этом затраты на СПГ-электростанцию составят примерно 38 миллиардов рублей и будут профинансированы за счет собственных средств компании «Новатэк», – сказал Сорокин на совещании с **председателем правительства РФ Михаилом Мишустиним** в рамках его поездки на Дальний Восток.

Затраты на строительство двух одноцепных линий электропередачи 220 кВ оцениваются в размере 26,2 миллиарда рублей. Они будут профинансированы из бюджета РФ. «Деньги в бюджете на это предусмотрены, с Минфином данная позиция согласована», – отметил Сорокин. Еще порядка 18 миллиардов рублей будет необходимо для проведения дноуглубительных работ, берегоукрепления и портовой инфраструктуры. Источник финансирования этих работ еще не определен. Вопрос прорабатывается совместно с Минвостокразвития, **Минтрансом** и госкорпорацией «Росатом».

Тариф на электроэнергию для Баимского ГОК будет зафиксирован на уровне 6,34 рубля за киловатт и «будет сохраняться на протяжении развития проекта», добавил **замминистра**.

В мае министерство по развитию Дальнего Востока и Арктики сообщало, что Минвостокразвития, Минэнерго, «Русгидро» и «Новатэк» выбрали два варианта энергоснабжения. Первый – обеспечение из Магаданской энергосистемы с выводом из консервации оборудования на Аркагалинской ГРЭС. Второй – сооружение новой ТЭС в порту на мысе Наглейнын мощностью 356 мегаватт на базе плавучей СПГ-электростанции. Как отмечал Козлов, по предварительной оценке, менее затратен по капитальным вложениям и по тарифным последствиям второй вариант.

Освоение месторождений Баимской рудной зоны предполагает строительство ГОК и всей необходимой инфраструктуры. Медный проект приобрела казахстанская компания KAZ Minerals. Старт проекту строительства Баимского ГОКа дал **президент России Владимир Путин** в сентябре 2018 года. Ранее сообщалось, что начало работы комбината намечено на 2022 год. Власти заявляли, что запуск на полную мощность проекта Баимской рудной зоны позволит увеличить добычу меди в РФ на 15-20%, валовый региональный продукт Чукотки вырастет в два с половиной раза, будет создано почти 5 тысяч новых рабочих мест.

<https://1prime.ru/energy/20200818/831923603.html>

МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; 2020.19.08; О ПРИБЫТИИ АВТОБУСА СЛЕПЫМ ПОДСКАЖЕТ МОБИЛЬНИК

Виртуальную связь между автобусами и смартфонами инвалидов по зрению хочет наладить **Минтранс**. Гаджеты слепых пассажиров сами подскажут, открыты ли двери и оборудован ли подъехавший к остановке транспорт низким полом.

На автостанциях планируется установить кнопки вызова персонала, которыми смогут воспользоваться люди с ограниченными возможностями здоровья. Помощник должен откликнуться на вызов максимум через десять минут. Также на автовокзалах появятся телефоны, расположенные на уровне сидящего в кресле-каталке человека. Загружать багаж в автобус правила велят так, чтобы по приезде пассажир–инвалид смог первым получить свою поклажу. Требовать с инвалидов плату за провоз кресла и собаки-

поводыря правила запрещают. Кроме того, когда к остановке подъедет автобус, на мобильный телефон инвалида придет звуковое сообщение с номером маршрута, направлением его движения и названием конечной остановки. Также смартфон подскажет, открыты ли двери и можно ли зайти в транспорт.

Запустить систему обмена данными между автобусами и пассажирами в Москве, Санкт-Петербурге и городах-миллионниках планируется с 2022 года.

ТАСС; 2020.18.08; ВЛАСТИ ПРИМОРЬЯ СООБЩИЛИ, ЧТО НА ВОССТАНОВЛЕНИЕ ДОРОЖНОЙ СЕТИ НАПРАВЛЕНО 10 МЛРД РУБЛЕЙ

На восстановление дорожной сети в Приморье направлено 10 млрд рублей, сообщил во вторник губернатор Олег Кожемяко на правительственной комиссии по вопросам социально-экономического развития Дальнего Востока, которое в Благовещенске проводит **премьер-министр РФ Михаил Мишустин**.

«10 миллиардов рублей направлено на развитие дорожной сети. Из-за строительства объектов мосты не выдерживают нагрузок... поэтому у нас 146 мостов просто разрушены, по ним восстановлены объезды, что само по себе вызывает большие неудобства для жителей, приводит к росту социальной напряженности», – сказал губернатор.

По словам Кожемяко, ранее в год проводился ремонт одного моста, теперь в год ремонтируется семь мостов. «В два раза увеличили финансирование содержания дорог. Проблема остается, докладывалась президенту. Есть решение, **Минтранс** нам в этом вопросе помогает, мы работаем», – отметил Кожемяко.

Среди основных проектов в крае губернатор назвал строительство рыболовных судов, работу ДЦСС «Звезда» в Большом камне, строительство атомного ледокола «Лидер», портов «Суходол», «Вера», Находкинского завода минеральных удобрений. «Вместе с динамикой есть и застарелые социальные проблемы, без совместного решения которых, вместе с правительством, мы не можем гармонично развивать регион», – отметил губернатор.

Он также сообщил, что значительные средства выделяются на строительство коммунальной инфраструктуры. «За 3 года порядка 10 млрд рублей. Это тоже нужно делать, это водоочистные сооружения, которые нужны для того, чтобы вода не сбрасывалась в наши бухты», – сказал Кожемяко.

По его словам, в текущем году в бюджете Приморского края предусмотрено 28 млрд рублей на строительство и реконструкцию транспортной, социальной и коммунальной инфраструктуры. Работы в различной стадии завершения. Первого сентября откроют двери пять новых детсадов, завершается строительство двух поликлиник, спортивного комплекса, ледовой арены, сообщил глава Приморья.

<https://tass.ru/ekonomika/9224345>

ТАСС; 2020.18.08; В РОСТОВЕ ПЛАНИРУЮТ ПОСТРОИТЬ КАНАТНУЮ ДОРОГУ ЧЕРЕЗ ДОН К 2023 ГОДУ

Власти Ростова-на-Дону планируют в 2023 году ввести в эксплуатацию канатную дорогу через реку Дон, которая соединит два берега города. Об этом ТАСС во вторник сообщили в городской администрации.

Ранее глава администрации Ростова-на-Дону Алексей Логвиненко сообщал о планах создать пешеходную зону, которая соединит главную площадь города – Театральную – с набережной на правом берегу реки Дон. По словам сити-менеджера, новое городское пространство планируется соединить с противоположенным берегом реки, где расположен стадион «Ростов-Арена», канатной дорогой.

«Вопрос реализации на территории города Ростова-на-Дону инвестиционного проекта по строительству канатной дороги прорабатывается с руководителями отраслевых органов администрации города Ростова-на-Дону и представителем инвестора. По оптимальному

сценарию начало эксплуатации КТС (канатной транспортной системы) возможно в 2023 году», – говорится в сообщении.

Как пояснили в администрации, городской департамент транспорта уже заключил муниципальный контракт с компанией «А+С Транспроект» из Санкт-Петербурга на выполнение научно-исследовательской работы по разработке программы комплексного развития транспортной инфраструктуры Ростова-на-Дону и актуализации комплексной схемы организации дорожного движения города на период до 2035 года. Отмечается, что компания уже провела предварительное моделирование канатной транспортной системы, а также выполнила моделирование среднесуточного пассажиропотока.

По данным властей, сейчас инвестор прорабатывает условия концессионного соглашения, а также финансовую модель проекта. «Учитывая ограниченность бюджетных средств, вопрос реализации проекта стал актуальным с момента поступления инвестиционной инициативы от потенциального инвестора в адрес администрации города Ростова-на-Дону», – рассказали ТАСС в администрации.

При этом уточняется, что данные о протяженности, вместимости, типе канатной дороги будут известны после разработки проектной документации инвестором.

<https://tass.ru/v-strane/9223845>

РИА НОВОСТИ; 2020.18.08; В ЛЕНОБЛАСТИ ПОСТРОЯТ НОВЫЙ МОСТОВОЙ ПЕРЕХОД ЧЕРЕЗ РЕКУ СВИРЬ

В Ленинградской области к концу 2023 года с опережением графика построят мостовой переход через Свирь в Подпорожье; об этом во время рабочей поездки в Подпорожский район сообщил губернатор региона Александр Дрозденко.

По его словам, новый мост – стратегический проект для всей восточной части Ленинградской области.

«Мы сейчас реализуем план соединения двух частей города Подпорожье, забытый в советское время», – заметил Дрозденко.

Глава региона отметил последовательную работу области по привлечению на строительство моста федерального софинансирования от **министерства транспорта России**.

«Стоимость стройки составляет почти четыре миллиарда рублей из которых свыше полмиллиарда – средства федерального бюджета. Это – залог того, что объект будет построен раньше срока, сейчас мы ориентируемся на конец 2023 года», – уточнил он.

Сейчас на объекте полностью готовы строительные площадки с обоих берегов Свири, проведена вырубка леса в створе стройки, идет устройство буронабивных свай. Готовится к запуску рабочий паром, который будет доставлять технику и рабочие бригады с одного берега на другой.

Заказчиком строительства моста выступает ГКУ «Ленавтодор». Срок возведения объекта составляет шесть лет, однако высокие темпы работ и круглосуточный труд строителей говорят о готовности сдать новый мост раньше контрактных сроков.

Как уточнили в **пресс-службе** обл администрации, протяженность нового двухполосного моста через Свирь составит 727 метров, подъездных путей – почти 2 километра, ширина проезжей части – 7,5 метров. Строительство мостового перехода через Свирь продиктовано необходимостью соединения Подпорожья и снижения нагрузки на плотину Свирской ГЭС, по которой сейчас идет движение транспорта.

<https://ria.ru/20200818/1575948547.html>

ПРАЙМ; 2020.18.08; ГТЛК ЗАКУПИТ 119 ГОРОДСКИХ АВТОБУСОВ ЗА 1,1 МЛРД РУБ

Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) закупит у фирмы «ЯрКамп» 119 пассажирских автобусов с последующей передачей их в лизинг транспортной компании в Санкт-Петербурге, цена контракта составит 1,1 миллиарда рублей с НДС, следует из данных портала госзакупок.

Закупка завершена. Согласно материалам, ГТЛК ожидает до 15 ноября включительно 119 пассажирских автобусов КАВЗ 4270-80, работающих на газе. Транспорт должен быть 2020 года выпуска. Общая вместимость таких автобусов составляет до 90 человек, включая 28 сидячих мест и одно место для размещения инвалида в коляске. Автобусы будут синего цвета, оснащенные электронным информационным табло.

Согласно документации, поставщиком является ярославская фирма «ЯрКамп», а лизингополучателем – ООО «Автотранспортная компания», работающая в Санкт-Петербурге. Пока сведений о заключенном контракте на портале госзакупок нет.

Заказчик ожидает поставку товара до 15 ноября включительно.

ГТЛК находится в собственности РФ под управлением **Минтранса**. Компания специализируется на лизинге железнодорожной и авиационной техники, также осуществляет лизинг автомобильной и дорожной техники, морских и речных судов.

ТАСС; 2020.17.08; НА СТРОИТЕЛЬСТВО ЧЕТВЕРТОГО МОСТА В НОВОСИБИРСКЕ ВЫДЕЛЯТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ 6 МЛРД РУБЛЕЙ

Около 6 млрд рублей из федерального бюджета дополнительно направят на строительство четвертого моста через реку Обь в Новосибирске стоимостью около 40 млрд рублей. Об этом в понедельник сообщила **пресс-служба** правительства региона со ссылкой на и.о. министра транспорта и дорожного хозяйства области Сергея Ставицкого.

«Как сообщил исполняющий обязанности министра транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области Сергей Ставицкий, федеральные средства в объеме 6 млрд рублей будут направлены на реализацию мероприятий по строительству мостового перехода через реку Обь в створе ул. Ипподромской Новосибирска», – говорится в сообщении.

Дополнительно 2,3 млрд рублей направят на реконструкцию дороги Новосибирск – Кочки – Павлодар, на строительство дороги от пляжа «Наутилус» вдоль территории многофункциональной ледовой арены. Более 2 млрд рублей выделят Новосибирску и Искитиму в виде субсидий. Объем финансирования по госпрограммы развития автодорог на 2020 год составит 27,7 млрд рублей.

Проект четвертого моста в Новосибирске реализуется с участием частного инвестора на основе концессионного соглашения, подписанного с Сибирской концессионной компанией (СКК) в декабре 2017 года. Концедентом выступает правительство Новосибирской области в лице министерства транспорта и дорожного хозяйства. Проект включает создание транспортных развязок на обоих берегах Оби, общая протяженность всех объектов транспортной инфраструктуры превысит 5 км.

Ожидается, что при общей смете проекта примерно в 40 млрд рублей из федерального бюджета на строительные работы выделят 26 млрд, около 3,8 млрд на подготовку площадки пойдет из бюджета региона, остальное – средства концессионера. Проезд по мосту планируется сделать платным.

Начальник ГКУ НСО «Мост» (организация создана правительством региона для реализации проекта – прим. ТАСС) Юрий Алексеевский сообщал, что для строительства моста будет установлено 13 опор, стоимость этапа строительства непосредственно самого моста составит 7,5 млрд рублей. Данный этап планируют завершить в 2022 году. Протяженность моста будет 1,5 км.

<https://tass.ru/sibir-news/9218801>

ТАСС; 2020.17.08; В НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ ПОСЛЕ РЕМОНТА ОТКРЫЛИ ОДИН ИЗ СТАРЕЙШИХ ВОКЗАЛОВ ТРАНССИБА

Железнодорожный вокзал открылся после ремонта на станции Убинская Новосибирской области, которая была построена в 1896 году и является частью Транссибирской железнодорожной магистрали. Об этом во вторник сообщила **пресс-служба** правительства региона.

«В 2017 году Западно-Сибирская дирекция по капитальному строительству – структурного подразделения Дирекции по строительству сетей связи – филиала ОАО РЖД выступила в качестве заказчика по проектированию и строительству объекта служебно-технического здания на ст. Убинская. Стоимость строительства объекта составила 153,2 млн руб.», – говорится в сообщении.

Минтранс области и районная администрация отремонтировала примыкающую к вокзалу улицу для удобного подъезда. К сентябрю в Новосибирской области также реконструируют железнодорожные вокзалы в Чанах и Татарске. На 2021 год намечено окончание работ на новом железнодорожном вокзале Бердска, где проживает больше 100 тыс. человек.

В январе 2020 года правительство региона и мэрия Новосибирска подписали с РЖД соглашение о взаимодействии и сотрудничестве на 2020-2025 годы. Документ направлен на развитие пригородного железнодорожного транспорта, создание новых транспортно-пересадочных узлов, улучшение пассажирской инфраструктуры в границах Новосибирской области.

Как сообщал начальник Западно-Сибирский железной дороги Александр Грицай, за прошедшие пять лет РЖД вложила в Новосибирскую область около 42,5 млрд рублей, 13,6 млрд – в 2019 году. Эти средства пошли на развитие инфраструктуры станций Сеятель, Новосибирск-Посадочный, строительство вокзалов на станциях Чаны, Татарская, Сокур.

Соглашение между ОАО «РЖД» и Новосибирской областью до 2025 года предусматривает также реализацию проекта «Городская электричка», предполагающего транспортную доступность левого берега Новосибирска, развитие предприятия «Экспресс-пригород» – крупнейшего за Уралом пригородного перевозчика, и других перспективных проектов развития железнодорожного сообщения.

<https://tass.ru/sibir-news/9225003>

Ъ; ВАСИЛИЙ ХИТРЫХ; 2020.19.08; НА КУБАНИ ВОЗБУЖДЕНО ДЕЛО В ОТНОШЕНИИ ГЛАВНОГО ИНЖЕНЕРА ФИЛИАЛА РЖДСТРОЯ

В отношении главного инженера СМТ-6 филиала АО «РЖДстрой», подозреваемого в оформлении фиктивных документов за фактически невыполненные работы, возбуждено уголовное дело за злоупотребление должностными полномочиями (ч. 1 ст. 285 УК РФ). Санкции данной статьи предполагают до четырех лет лишения свободы.

Как сообщили в УФСБ по Краснодарскому краю, противоправная деятельность главного инженера была выявлена и пресечена сотрудниками ведомства. Ими было установлено, что в ходе реконструкции железнодорожного участка имени Максима Горького – Котельниково – Тихорецкая – Крымская с обходом Краснодарского узла были похищены более 1,5 млрд руб. из федерального бюджета и средств РЖД.

В частности, в рамках договора по реконструкции транспортного узла заказчику была представлена проектно-сметная документация с заведомо ложными сведениями о выполнении работ по восстановлению и содержанию автомобильных дорог, используемых для перевозки строительных материалов к месту реконструкции железнодорожного узла. Руководство генподрядчика СМТ-6 филиала АО «РЖДстрой» и заказчика ДКРС-Юг-филиала ОАО «РЖД» вступили в преступный сговор с руководством подрядчика и приняли к учету фактически невыполненные работы.

<https://www.kommersant.ru/doc/4459043>

Ъ КРАСНОДАР; АННА ПЕРОВА; 2020.18.08; В КРУПНОМ ПРОЕКТЕ РЖД ВЫЯВЛЕНЫ ПРИПИСКИ НА 1,5 МЛРД РУБЛЕЙ

Сотрудники управления ФСБ России по Краснодарскому краю выявили и пресекли крупные хищения в проекте реконструкции железнодорожного участка «им. Максима Горького – Котельниково – Тихорецкая – Крымская», сообщает **пресс-служба** УФСБ. По данным ведомства, злоумышленники организовали приписки в отчетной документации, что нанесло федеральному бюджету и ОАО «РЖД» ущерб в сумме 1,5 млрд руб.

По данным УФСБ, подрядчик представлял заказчику проектно-сметную документацию с заведомо ложными сведениями о выполнении работ по восстановлению и содержанию автомобильных дорог, используемых для перевозки строительных материалов к месту реконструкции железнодорожного узла. В свою очередь, руководители генподрядчика («СМТ-6» филиала АО «РЖДстрой») и заказчика («ДКРС-Юг» филиала ОАО «РЖД») вступили в преступный сговор с руководством подрядчика и приняли к учету невыполненные работы. По факту хищений возбуждено уголовное дело, в качестве подозреваемого привлечен главный инженер компании-генподрядчика, следствие устанавливает иных лиц, причастных к противоправной деятельности.

<https://www.kommersant.ru/doc/4458695>

ТАСС; 2020.18.08; ОРЛОВ СООБЩИЛ, ЧТО НОВАЯ ВПП АЭРОПОРТА БЛАГОВЕЩЕНСКА ПОЗВОЛИТ ПРИНИМАТЬ ВСЕ ТИПЫ САМОЛЕТОВ

Новая взлетно-посадочная полоса (ВПП) в аэропорту Благовещенска позволит после завершения строительства к 2022 году принимать все типы воздушных судов, сообщил **премьер-министру РФ Михаилу Мишустину** во вторник губернатор Амурской области Василий Орлов.

«Как планируете еще привлекать инвесторов, какие из крупнейших инфраструктурных проектов планируется осуществить здесь, в Амурской области?» – спросил у главы региона **Мишустин**.

«Вы вчера видели строительство взлетно-посадочной полосы в Благовещенске, она будет принимать все без исключения типы воздушных судов. Стоимость – 4,6 млрд рублей», – сказал Орлов. «Строительство будет завершено к 2022 году, строительство идет в соответствии с графиком», – продолжил губернатор.

Кроме того, 2 сентября будут подведены итоги конкурса на проект международного терминала аэропорта Благовещенска, отметил глава Приамурья. Также, по его словам, в числе крупнейших инфраструктурных проектов – мост через реку Зею в Благовещенске стоимостью 19,8 млрд рублей. «С инвесторами всегда работаем в точечном режиме», – подчеркнул Орлов.

«Главное, что инвесторы, которые к вам приходят, создают соответствующую социальную инфраструктуру вокруг объекта», – резюмировал **Мишустин**.

<https://tass.ru/ekonomika/9223693>

ТАСС; 2020.19.08; ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ АВИАРЕЙСЫ ЗАПУСТЯТ В АВГУСТЕ – СЕНТЯБРЕ МЕЖДУ САХАЛИНОМ И КУРИЛАМИ

Количество авиарейсов по направлению Сахалин – Курилы (Сахалинская область) будет увеличено в августе – сентябре. Об этом в среду сообщили журналистам в **пресс-службе** регионального правительства.

«Дополнительные авиарейсы соединят Сахалин и Курильские острова. Их откроют на линиях Южно-Сахалинск – Южно-Курильск и Южно-Сахалинск – Курильск», – сообщили в **пресс-службе** правительства, отметив, что соответствующее распоряжение дал

губернатор области Валерий Лимаренко. Решение было принято в связи с тем, что в этот период ежегодно пассажиропоток между Сахалином и Курилами увеличивается.

Сейчас авиасообщение между Сахалином и Курилами раз в день выполняет авиакомпания «Аврора». Дополнительные рейсы из Южно-Сахалинска в Южно-Курильск будут запущены 22, 23, 24, 26, 29, 30 и 31 августа, а также 1, 3, 8, 10 и 15 сентября. По направлению Южно-Сахалинск – Курильск – 21, 23, 24, 26, 28, 30, 31 августа, а также 3, 7, 10 и 14 сентября. Дополнительные рейсы также будет выполнять «Аврора».

Как сообщили журналистам в авиакомпании, тариф в одну сторону из Южно-Сахалинска в Курильск или Южно-Курильск составляет 5 950 рублей. Продажа билетов на дополнительные рейсы уже открылась.

<https://tass.ru/v-strane/9233817>

ТАСС; 2020.18.08; ROYAL FLIGHT НАЧАЛА ВЫПОЛНЯТЬ РЕЙСЫ В АНТАЛЮ ИЗ 13 ГОРОДОВ РФ С ПЕРЕСАДКОЙ В РОСТОВЕ

Российская авиакомпания Royal Flight начала выполнять рейсы в турецкую Анталию из 13 городов России с пересадкой в Ростове-на-Дону. Об этом во вторник журналистам сообщили в **пресс-службе** международного аэропорта Платов.

10 августа в международном аэропорту Платов (входит в холдинг «Аэропорты Регионов») возобновились регулярные и чартерные рейсы на популярные турецкие курорты Анталию и Бодрум. В настоящее время Платов – единственный региональный аэропорт, в котором осуществляются международные рейсы.

«Трансферные рейсы в Анталию через Ростов-на-Дону начала выполнять авиакомпания Royal Flight. Российский авиаперевозчик осуществляет полеты в Турцию с пересадкой в Ростове-на-Дону из 13 крупнейших городов страны, среди которых Казань, Екатеринбург, Омск, Новосибирск, Челябинск, Уфа», – говорится в сообщении.

Пр данным **пресс-службы**, чартерные рейсы Royal Flight в Анталию запланированы из Платова ежедневно до конца месяца. Уточняется, что полеты выполняются на самолете Boeing 757 вместимостью 235 пассажиров. Время в пути составит 2 часа 25 минут.

Регулярные и чартерные рейсы на курорты Турции в настоящее время также выполняют авиакомпании «Уральские авиалинии», Azur air, Nordwind, Red Wings и «Икар».

Сообщалось, что на территории Платова начали работать выездные лаборатории для тестирования прибывающих пассажиров, в том числе из-за границы, на наличие новой коронавирусной инфекции.

<https://tass.ru/ekonomika/9230669>

ПРАЙМ; 2020.18.08; УК АЭРОПОРТА «ПУЛКОВО» ПРОДОЛЖАЕТ ПЕРЕГОВОРЫ С RYANAIR О НАЧАЛЕ ПОЛЕТОВ ИЗ ПЕТЕРБУРГА

«Воздушные ворота северной столицы» (ВВСС), управляющая компания аэропорта «Пулково», продолжает переговоры с рядом европейских авиаперевозчиков о начале полетов из Санкт-Петербурга в рамках «седьмой свободы воздуха», в том числе с ирландским лоукостером Ryanair, сообщили РИА Новости в **пресс-службе** компании.

Ранее на этой неделе ряд СМИ сообщил, что Ryanair в зимнем сезоне 2020-2021 годов откроет рейсы из Санкт-Петербурга в Италию.

«Пулково» является первым и единственным российским аэропортом, где действует режим снятия ограничений на полеты иностранных авиакомпаний по седьмой степени свободы воздушного пространства. Режим введен 1 января и позволяет авиакомпаниям совершать полеты между двумя иностранными государствами без посадки в стране своей регистрации. **Минтрансом РФ** утвержден список из 30 государств, который в дальнейшем может быть расширен. Сообщалось, что в выполнении рейсов в «Пулково» заинтересованы Wizz Air, Ryanair, EasyJet, Volotea, airBaltic, FlyOne и другие.

«На сегодняшний день аэропортом «Пулково» достигнуты договоренности с лоукостером Wizz Air о выполнении полетов в рамках «седьмой свободы воздуха». Напомним, что Wizz Air планирует разместить в Петербурге два самолета для базирования, а также заявила о выполнении 16 направлений из «Пулково», 14 из которых новые. При этом ВВСС продолжают переговоры с рядом европейских перевозчиков о начале полетов из Санкт-Петербурга в рамках «седьмой свободы воздуха», в том числе, с ирландским лоукостером Ryanair», – сообщили в **пресс-службе**.

В июле Wizz Air сообщила, что планирует запустить в декабре 2020 года авиарейсы из Петербурга в итальянские города Бергамо, Болонья, Венеция, Турин, в марте 2021 года – в город Катания. Ранее Wizz Air анонсировала запуск новых рейсов по «седьмой свободе воздуха» из Пулково в Братиславу, Бухарест, Вильнюс, Зальцбург, Копенгаген, Осло, Софию, Стокгольм и на Мальту. В июне авиакомпания объявила об открытии в «Пулково» первой операционной базы в России.

REGNUM; 2020.18.08; АВИАКОМПАНИИ ГОТОВЫ ВОЗОБНОВИТЬ МЕЖДУНАРОДНЫЕ РЕЙСЫ ИЗ НОВОСИБИРСКА

Авиакомпании, которые летают из новосибирского аэропорта «Толмачево», сообщили о своей готовности к незамедлительному возобновлению международных рейсов из столицы Сибири. Об этом на совещании с руководителем Федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека – главным государственным санитарным врачом РФ Анной Поповой сообщил генеральный директор АО «Аэропорт Толмачево» Евгений Янкилевич.

Напомним, накануне, 17 августа, Анна Попова с рабочей поездкой побывала в Новосибирской области.

На совещании, в котором также участвовали губернатор области Андрей Травников, руководитель управления Федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека по региону Александр Щербатов и руководители новосибирских министерств, обсуждалась готовность новосибирского аэропорта к возобновлению международного авиасообщения.

По словам Евгения Янкилевича, сейчас «Толмачево» обеспечивает организацию работы по вывозу граждан России из иностранных государств и иностранных граждан с территории РФ по разовым разрешениям с соблюдением требований, методических указаний и рекомендаций **Министерства транспорта РФ** и Роспотребнадзора.

«Базовый авиаперевозчик аэропорта Толмачево S7 Airlines и другие авиакомпании выражают готовность к незамедлительному возобновлению международных рейсов из Новосибирска в случае положительного решения о разрешении полетов из аэропорта Толмачево», – сказал Янкилевич.

<https://regnum.ru/news/3039217.html>

ТАСС; 2020.18.08; ОТКРЫТИЕ ПОЛЕТОВ ПО РОССИИ ПОЗВОЛИЛО ЗАГРУЗИТЬ МОЩНОСТИ «УРАЛЬСКИХ АВИАЛИНИЙ» ДО 60%

Открытие полетов по России, а также некоторых направлений из страны позволило загрузить мощности авиакомпании «Уральские авиалинии» до 60%. Об этом со ссылкой на **министра транспорта** и дорожного хозяйства Свердловской области Василия Старкова сообщает во вторник департамент информационной политики.

«Наиболее пострадавшие от пандемии организации воздушного транспорта постепенно восстанавливаются. Открытие полетов по России и некоторых направлений из страны позволило загрузить мощности «Уральских авиалиний» и аэропорта «Кольцово» на уровне порядка 60%», – говорится в сообщении.

Генеральный директор перевозчика Сергей Скуратов на совещании по поддержке экономики и социальной сферы с президентом РФ Владимиром Путиным 15 июня сообщил, что из-за пандемии коронавируса авиакомпания потеряла 94% объема перевозок. Кроме того, в связи с пандемией руководством компании было принято решение о перепрофилировании четверти авиапарка под грузовые перевозки.

Министр отметил, что ухудшения ситуации в части общей численности работающих и заработной платы в организациях, курируемых министерством, не выявлено. «Произошедшее в период основных ограничений сокращение транспортной мобильности населения существенно повлияло на уровень доходов компаний. В целях сохранения непрерывности производственного процесса, рабочих мест и своевременной выплаты заработной платы, ряд системообразующих предприятий транспортного комплекса воспользовался мерами государственной поддержки», – сказал Василий Старков.

<https://tass.ru/ural-news/9228433>

ТАСС; 2020.18.08; В АЭРОПОРТУ СИМФЕРОПОЛЯ УСТАНОВЛЕН НОВЫЙ СУТОЧНЫЙ РЕКОРД ТРАФИКА ПАССАЖИРОВ

Международный аэропорт Симферополя зафиксировал новый абсолютный суточный рекорд пассажиропотока – около 45 тыс. человек, сообщили журналистам во вторник в **пресс-службе** аэропорта.

«Международный аэропорт Симферополь 15 августа обслужил 44 885 пассажиров. Суточный трафик стал рекордным за всю историю крымского аэропорта», – говорится в сообщении.

К 16 августа воздушная гавань Крыма обслужила более 611,5 тыс. пассажиров, что на 26,6% превышает аналогичные показатели прошлого года, отмечается в сообщении. Уточняется, что за это же время аэропорт принял и отправил 3 608 регулярных рейсов, что на 365 рейсов больше, чем за этот же период в 2019 году.

«Пассажиропоток аэропорта Симферополь продолжает расти, устанавливая новые рекорды. Только за прошедшие выходные мы приняли и отправили около 89 тыс. пассажиров, что превышает, например, показатели за весь апрель и май этого года вместе взятые. Рекордный пассажиропоток свидетельствует о высокой привлекательности Крыма как туристического направления, а авиатранспорта – как самого удобного, безопасного и быстрого способа передвижения», – приводятся в сообщении слова коммерческого директора аэропорта Сергея Дякина.

Пассажиропоток в аэропорту Симферополя начал резко сокращаться в марте из-за пандемии нового коронавируса. В апреле авиакомпании отменили 62% рейсов. За майские праздники пассажиропоток сократился на 93%, или в 14 раз, по сравнению с прошлым годом. В мае он сократился на 330 тыс. человек, или на 90,2%, в сравнении с тем же периодом 2019 года. В целом после введения ограничений из-за пандемии в аэропорту недосчитались 627,7 тыс. пассажиров. С 15 июня в Крыму начался курортный сезон, пассажиропоток стал возвращаться к прежним показателям.

Об аэропорте и турпотоке

Аэропорт Симферополь основан в 1936 году. На протяжении последних пяти лет входит в первую десятку российских аэропортов по объему перевезенных пассажиров, обеспечивая транспортную доступность Крыма. С 2015 года воздушная гавань ежегодно обслуживает более 5 млн пассажиров и в летний период обладает самой широкой маршрутной сетью в России на внутренних воздушных линиях среди региональных аэропортов.

С 16 апреля 2018 года все рейсы принимаются и отправляются через ультрасовременный аэровокзальный комплекс, рассчитанный на комфортное обслуживание 3 650 пассажиров в час. Благодаря силуэту, напоминающему «морскую волну», терминал стал настоящими парадными воротами Крыма и одним из самых узнаваемых символов полуострова. В мае

2019 года Международному аэропорту Симферополь присвоено имя художника-мариниста Ивана Айвазовского.

Крым два года подряд ставил рекорды по туристическому потоку: в 2018 году полуостров посетили 6,8 млн человек, в 2019 году в регионе побывали 7,4 млн отдыхающих. В 2020 году курортный сезон в Крыму начался с задержкой из-за пандемии. Республика, по разным оценкам, потеряла от 1 до 2 млн туристов. В июле регион принял около 1,5 млн человек, в августе власти Крыма рассчитывают на 1,8 млн отдыхающих.

<https://tass.ru/ekonomika/9226379>

РИА НОВОСТИ; 2020.18.08; АЭРОДРОМ ПЕТРОПАВЛОВСК-КАМЧАТСКИЙ ХОТЯТ РЕКОНСТРУИРОВАТЬ ЗА 2,9 МЛРД РУБ

Подведомственное **Росавиации** ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» объявило запрос предложений на реконструкцию аэродрома Петропавловск-Камчатский с начальной (максимальной) ценой контракта в 2,9 миллиарда рублей, следует из данных портала госзакупок.

«Выполнение строительно – монтажных работ на объекте: Развитие аэропортового комплекса Петропавловск-Камчатский (Елизово). Реконструкция аэродрома Петропавловск-Камчатский (Елизово)», – сформулирован объект закупки.

Ранее компания уже объявляла аналогичный тендер, но на него не поступило ни одной заявки.

Согласно техзаданию, подрядчику предстоит, в частности, демонтировать старые здания очистных сооружений и построить новые, реконструировать канализационную и дренажную системы, построить новые дороги и систему освещения, построить трансформаторную подстанцию. Работы должны быть завершены до конца 2022 года.

Заявки на участие в тендере принимают до 26 августа, итоги планируется подвести 27 августа.

Ранее АО «Международный аэропорт Петропавловск-Камчатский (Елизово)» объявило запрос коммерческих условий на разработку рабочей документации и строительство нового аэровокзального комплекса с начальной (максимальной) ценой контракта в 10 миллиардов рублей, закупка еще не завершена. Согласно материалам, развитие аэропорта проходит в рамках комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года.

Международный аэропорт Петропавловск-Камчатский (Елизово) – главные воздушные ворота Камчатского края, входит в холдинг «Аэропорты регионов». Является единственным способом пассажирского сообщения жителей Камчатки с остальными регионами России и мира. В 2019 году обслужил 759 тысяч пассажиров.

<https://realty.ria.ru/20200818/1575925860.html>

ТАСС; 2020.18.08; ПРЯМОЙ РЕЙС ИЗ НОЯБРЬСКА В СОЧИ БУДЕТ ЗАПУЩЕН В 2021 ГОДУ

Прямые авиарейсы из Ноябрьска (Ямало-Ненецкий автономный округ) в Сочи будут запущены в 2021 году. Об этом сообщил глава региона Дмитрий Артюхов в ходе встречи с жителями города во вторник.

«Я обещаю, с 2021 года появятся рейсы из Ноябрьска в Сочи», – сказал он в ответ на многочисленные просьбы жителей города.

В этом году в регионе открыты рейсы в Симферополь и Сочи из Салехарда и Нового Уренгоя. Из Ноябрьска в настоящее время осуществляются полеты в Симферополь.

Большая часть Ямало-Ненецкого автономного округа находится за Полярным кругом, часть – на склоне Уральского хребта. Климат холодный, на территории округа есть

многoletняя мерзлота, близко расположено холодное Карское море, зима длится до восьми месяцев в году.

<https://tass.ru/ekonomika/9226165>

ТАСС; 2020.18.08; ВЛАСТИ ЯНАО ПЛАНИРУЮТ ВЫКУПИТЬ АЭРОПОРТ НОЯБРЬСКА У АВИАКОМПАНИИ UTAIR

Власти Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО) планируют перевести аэропорт Ноябрьска, который находится в собственности авиакомпании Utair, в региональную собственность. Об этом заявил глава региона Дмитрий Артюхов в ходе встречи с жителями города во вторник.

«Единственный частный на Ямале аэропорт находится в Ноябрьске. Utair испытывает финансовые сложности – у них много долгов. И есть попытка за счет продажи нам аэропорта решить все свои проблемы, но нельзя делать это в 10 раз дороже. Мы хотим забрать аэропорт. <...> Мне сложно называть даты, но мы этим занимаемся», – сказал он. Аэропорт Ноябрьска располагается в 9 километрах от центра города Ноябрьска в Ямало-Ненецком автономном округе. Общая площадь аэровокзального комплекса составляет около 20 га. Его строительство началось в 1975 году, а открытие состоялось в 1983 году.

<https://tass.ru/ural-news/9226779>

ТАСС; 2020.17.08; В АЭРОПОРТУ ВЛАДИКАВКАЗА ПОСТРОЯТ НОВЫЙ АЭРОВОКЗАЛ ДЛЯ ВНУТРЕННИХ ЛИНИЙ

Новый аэровокзал для внутренних линий построят в международном аэропорту «Владикавказ», сообщается в понедельник на сайте Главгосэкспертизы России.

«Главгосэкспертиза России рассмотрела проектную документацию и результаты инженерных изысканий на строительство нового аэровокзального комплекса внутренних воздушных линий международного аэропорта «Владикавказ». По итогам проведения государственной экспертизы выдано положительное заключение», – говорится в сообщении.

По проекту здание аэровокзала разместят между действующими терминалами международных и внутренних авиалиний. Прогнозируемый годовой пассажиропоток внутренних воздушных линий аэропорта составляет 550 тысяч пассажиров в год. Проектная пропускная способность нового комплекса – 200 пассажиров в час.

На территории аэропорта построят двухэтажное здание аэровокзала, а также площадки авиапerrона, дизельную электростанцию, трансформаторную подстанцию, резервуары противопожарного запаса воды, локальные очистные сооружения и иные объекты и коммуникации. Вдоль северного фасада здания аэровокзала выделяют отдельную полосу для стоянки перронных автобусов, а также устроят двухсторонний путь движения спецтранспорта.

На привокзальной площади обустроят зону безопасности шириной 30 м от зданий аэровокзального комплекса и других объектов аэропорта. Здесь также разместят площадки для краткосрочной и долгосрочной стоянки автомобилей, рассчитанные на 224 машиноместа, из них 22 машиноместа предназначены для людей с ограниченными физическими возможностями. Въезд и выезд на территорию нового терминала будет организован с автодороги А-161.

Финансирование будет осуществляться за счет средств застройщика – ОАО «Международный аэропорт Владикавказ». Генеральный проектировщик – ООО «Спектрум-Холдинг».

<https://tass.ru/ekonomika/9218143>

ТАСС; 2020.17.08; В РАСШИРЕНИЕ ТЕРМИНАЛА АЭРОПОРТА ГОРНО-АЛТАЙСКА ВЛОЖАТ 300 МЛН РУБ

Собственники аэропорта Горно-Алтайска – Сбербанк и АФК «Система» – планируют вложить в расширение существующего терминала более 300 млн рублей. Данная мера необходима в связи с постоянно растущим пассажиропотоком аэропорта, кроме того, это позволит в будущем получить ему статус международного, сообщили ТАСС в понедельник в **пресс-службе** правительства Республики Алтай.

«В прошлом году пассажиропоток впервые превысил 100 тысяч человек, и несмотря на пандемию, прогнозируется его дальнейший рост. Собственники аэропорта – Сбербанк и АФК «Система» – планируют вложить в расширение существующего терминала более 300 млн рублей с последующим созданием международного терминала», – сообщили в **пресс-службе**, не уточнив сроков расширения терминала.

В сообщении уточняется, что аэропорт нуждается в данной мере в связи с постоянно растущим пассажиропотоком и открытием новых направлений. «В 2020 году мы существенно расширили маршрутную сеть. В регион пришли новые авиаперевозчики, впервые открыто авиасообщение с Санкт-Петербургом, Омском, а также возобновлены рейсы внутри республики. Эти направления сейчас являются максимально востребованными – воздушные суда отправляются с полной загрузкой», – отметили в **пресс-службе**.

Также сообщается, что в следующем году аэропорт планирует развивать внутреннее авиасообщение – удвоить число рейсов в села Кош-Агач и Усть-Кокса и рассмотреть возможность открытия регулярных рейсов в отдаленное село Улаган. Также в ближайшей перспективе – маршруты в сибирские города Томск и Новокузнецк.

Аэропорт Горно-Алтайска – главные воздушные ворота Республики Алтай. Он начал работу после 20 лет простоя в 2011 году после реконструкции и удлинения взлетно-посадочной полосы. В реконструкцию аэропорта Горно-Алтайска было вложено более 1 млрд рублей. Власти Республики Алтай неоднократно называли аэропорт важным объектом для развития туризма, который является одной из основных отраслей экономики региона. Ежегодно на Алтай приезжает более 2 млн туристов.

<https://tass.ru/ekonomika/9220797>

Ъ; ИЛЬЯ НИКОЛАЕВ; 2020.19.08; И.О. РУКОВОДИТЕЛЯ АВИАКОМПАНИИ «ТУВИНСКИЕ АВИАЛИНИИ» БУДУТ СУДИТЬ ЗА ЗАПРАВКУ САМОЛЕТОВ ЧУЖИМ ТОПЛИВОМ

Западно-Сибирская транспортная прокуратура направила в суд дело в отношении и. о. руководителя республиканского казенного предприятия «Авиакомпания «Тувинские авиационные линии». Как рассказали в ведомстве, топ-менеджеру инкриминируется ст. 286 УК РФ о превышении должностных полномочий.

Согласно версии следствия, в 2019 году обвиняемый организовал незаконную заправку воздушных судов находившимся на хранении и не принадлежавшим авиакомпании топливом объемом более 545 т. В результате собственнику ГСМ причинен ущерб в размере свыше 28 млн руб. Уголовное дело будет слушаться в горсуде Кызыла.

<https://www.kommersant.ru/doc/4458606>

[Вернуться в оглавление](#)