



Ежедневный мониторинг СМИ

22 ОКТЯБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.22.10; АВИАКОМПАНИИ ПОПРОСИЛИ У МИШУСТИНА 50 МЛРД СУБСИДИЙ ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА НО ПОКА МИНТРАНС НЕ ПЛАНИРОВАЛ НОВЫХ МЕР ПОДДЕРЖКИ ОТРАСЛИ.....	4
ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2020.22.10; АВИАКОМПАНИИ ПОПРОСИЛИ У ПРАВИТЕЛЬСТВА ЕЩЕ 50 МЛРД РУБЛЕЙ; ХОТЯ ПРАВИТЕЛЬСТВО ЕЩЕ НЕ УСПЕЛО РАСПРЕДЕЛИТЬ ПРЕДЫДУЩИЕ СУБСИДИИ	6
ВВ.LV; 2020.22.10; РОССИЯ СТАНЕТ КРУПНЕЙШИМ ПОРТОВЫМ ИГРОКОМ В ЕВРОПЕ!; КАРДИНАЛЬНЫЕ ПЕРЕМЕНЫ ПРОИЗОЙДУТ УЖЕ В БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ.....	7
ТАСС; 2020.21.10; РУКОВОДСТВО КАМЧАТКИ ПРОСИТ ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ВЛАСТИ ПОДНЯТЬ 83 ЗАТОНУВШИХ СУДНА.....	8
ИЗВЕСТИЯ; ЛЮБОВЬ ЛЕЖНЕВА; 2020.22.10; ЗАПОЛЯРНЫЙ ДРУГ: ЧТО ЖДЕТ САМЫЙ МОЩНЫЙ АТОМОХОД В МИРЕ; В МУРМАНСКЕ СОСТОЯЛАСЬ ПРИЕМКА ЛЕДОКОЛА «АРКТИКА».....	10
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА, МУРМАНСК, ДМИТРИЙ БУТРИН; 2020.21.10; ПРИВЛЕЧЕНИЕ ИНВЕСТИЦИЙ В ЛЕД; БЕЛЫЙ ДОМ ОСВАИВАЕТ АРКТИЧЕСКОЕ АДМИНИСТРИРОВАНИЕ И СНИЖАЕТ СТАВКИ ПО ЦЕЛЕВЫМ ЛЬГОТНЫМ КРЕДИТАМ.....	12
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2020.22.10; СЕВМОРПУТЕВКА В ЖИЗНЬ; ОТВЕТСТВЕННОЙ ЗА РОСТ ГРУЗОПОТОКА СДЕЛАЛИ «РОСНЕФТЬ»	14
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.22.10; КАМЕРЫ СЛЕДЯТ ЗА ТРАНЗИТОМ; КОМПЛЕКСЫ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ФИКСАЦИИ НАСТРАИВАЮТ НА БОРЬБУ С ГРУЗОВИКАМИ В ПОДМОСКОВЬЕ.....	15
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.22.10; УКРАИНА НАШЛА ВЫХОД НА ПУТИ РОССИИ; «ИНТЕРПАЙП» СМЕНИЛ КАНАЛ ПОСТАВКИ КОЛЕС ДЛЯ ВАГОНОВ	16
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2020.22.10; А ГРУЗ И НЫНЕ БАМ; УГОЛЬ ПО МАГИСТРАЛИ ВЕЗУТ НЕ ТОТ И НЕ ТУДА.....	18
ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.22.10; ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ ГАМБИТ: ХОЛДИНГИ ВСТУПИЛИ В БОРЬБУ ЗА АЭРОПОРТ БЛАГОВЕЩЕНСКА; ИХ ПРОТИВОСТОЯНИЕ МОЖЕТ ПРИВЕСТИ К ПРИОСТАНОВКЕ ИНВЕСТПРОЕКТА	19
КОММЕРСАНТЬ; КСЕНИЯ ВЕРЕТЕННИКОВА, МАРИЯ МАКУТИНА, АНГЕЛИНА ГАЛАНИНА; 2020.22.10; ДЕНЬ ИСПРАВЛЕННОЙ КОНСТИТУЦИИ; ДУМА ОДОБРИЛА ОЧЕРЕДНОЙ ПАКЕТ ЗАКОНОПРОЕКТОВ В РАЗВИТИЕ ОБНОВЛЕННОГО ОСНОВНОГО ЗАКОНА	21
1 КАНАЛ; МИХАИЛ АКИНЧЕНКО; 2020.21.10; САМЫЙ БОЛЬШОЙ И МОЩНЫЙ В МИРЕ ЛЕДОКОЛ «АРКТИКА» В СТРОЮ АТОМНОГО ФЛОТА.....	23
ИНТЕРФАКС; 2020.21.10; МИШУСТИН ОБЕСПОКОЕН СИТУАЦИЕЙ СО СТРОИТЕЛЬСТВОМ ПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В АРКТИКЕ	24

РИА НОВОСТИ; 2020.21.10; РОССИЯ ОБНУЛИТ НДС НА МОРСКУЮ ПЕРЕВАЛКУ И ЛЕДОКОЛЬНОЕ СОПРОВОЖДЕНИЕ ГРУЗА.....	25
ИНТЕРФАКС; 2020.21.10; НОВАТЭК ПРОСИТ ОБЕСПЕЧИТЬ ИНВЕСТОРАМ КОНКУРЕНТНЫЙ УРОВЕНЬ ПОРТОВЫХ СБОРОВ, ОКУПАЮЩИХ ОПЕРАЦИОННЫЕ ЗАТРАТЫ	25
ТАСС; 2020.21.10; БЕГЛОВ: РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ В ПЕТЕРБУРГ ПО СЕВМОРПУТИ ПОЗВОЛЯТ ВДВОЕ УДЕШЕВИТЬ ПРОДУКЦИЮ	26
ИНТЕРФАКС; 2020.21.10; СТРУКТУРА БОКАРЕВА НА ФОНЕ ИЗМЕНЕНИЙ КОНЪЮНКТУРЫ РЫНКА ВЫХОДИТ ИЗ ПРОЕКТА УГОЛЬНОГО ПОРТА ЛАВНА В МУРМАНСКЕ.....	26
ТАСС; 2020.21.10; МОСТ ЧЕРЕЗ ЛЕНУ В ЯКУТИИ НАХОДИТСЯ В ЛИСТЕ ОЖИДАНИЯ НА ВКЛЮЧЕНИЕ В МАГИСТРАЛЬНЫЙ ПЛАН	27
НОВОСТИ ЯКУТИИ; МАРИЯ ДАШИНА; 2020.21.10; НА ЧЕМ НАСТАИВАЕТ ДЕПУТАТ ГОСДУМЫ ГАЛИНА ДАНЧИКОВА	27
ТАСС; 2020.21.10; УЧАСТКИ ТРЕХ РЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАСС РЕМОНТИРУЮТ НА СЭКОНОМЛЕННЫЕ СРЕДСТВА ДОРОЖНОГО ФОНДА КБР.....	28
ТАСС; 2020.21.10; МУРМАНСКИЕ ВЛАСТИ ОРГАНИЗОВАЛИ ПРОЕКТ ПО СБОРУ ОБРАЩЕНИЙ ОТ ЖИТЕЛЕЙ О КАЧЕСТВЕ ДОРОГ	29
ТАСС; 2020.21.10; ОРЛОВСКИЕ ВЛАСТИ НАПРАВЯТ НА РЕМОНТ И СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ БОЛЕЕ 1 МЛРД РУБЛЕЙ В 2021 ГОДУ.....	29
ТАСС; 2020.21.10; УЧАСТОК ТРАССЫ НЕВЕЛЬСК – ТОМАРИ – ШАХТЕРСК НА САХАЛИНЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ ДО КОНЦА ГОДА	30
ТАСС; 2020.20.10; ПЕРВАЯ ПРОЕКЦИОННАЯ «ЗЕБРА» ПОЯВИЛАСЬ В ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ	31
КОММЕРСАНТЪ ЯРОСЛАВЛЬ; 2020.20.10; В ОНФ ОЦЕНИЛИ СИТУАЦИЮ С РАЗРУШЕНИЕМ ДОБРЫНИНСКОГО МОСТА В ЯРОСЛАВЛЕ.....	31
КОММЕРСАНТЪ ЯРОСЛАВЛЬ; ЕКАТЕРИНА РУДЕНКО; 2020.21.10; В ЯРОСЛАВЛЕ ОБНАРУЖИЛИ СВАЛКУ АСФАЛЬТА НА БЕРЕГУ ВОЛГИ.....	32
КОММЕРСАНТЪ САМАРА; ГЕОРГИЙ ПОРТНОВ; 2020.21.10; НАЗВАНЫ СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА НОВОЙ ТРАНСПОРТНОЙ РАЗВЯЗКИ В САМАРЕ.....	32
КОММЕРСАНТЪ РОСТОВ; 2020.21.10; В РОСТОВЕ ЗАВЕРШИЛИ РЕМОНТ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ	33
ИЗВЕСТИЯ; 2020.21.10; БОЛЕЕ 60 НОВЫХ ГАЗОМОТОРНЫХ АВТОБУСОВ ДОСТАВЯТ В ВОРОНЕЖ	34
ИЗВЕСТИЯ; 2020.21.10; НАРОДНЫЙ ПРОЕКТ «ДОРОГИ МУРМАНСКА» ЗАПУСТИЛИ В ЗАПОЛЯРЬЕ	34
ИЗВЕСТИЯ; 2020.21.10; ОЖИВЛЕННУЮ СЕЛЬСКУЮ ДОРОГУ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ В СТАВРОПОЛЬСКОМ КРАЕ	34
ПРАЙМ; 2020.21.10; ВЛАСТИ НАЗВАЛИ САМЫЕ ЧАСТЫЕ НАРУШЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ В СВЯЗИ С COVID	35
ТАСС; 2020.21.10; РЕГИОНЫ ПО ПРОГРАММЕ «СТИМУЛ» ЧАЩЕ ПОДАЮТ ЗАЯВКИ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ	36
КОММЕРСАНТЪ; ЮЛИЯ ТИШИНА; 2020.22.10; В ЭЛЕКТРОБУСАХ ЗАГЛЯНУТ В ЛИЦА; МЭРИЯ ПРОВЕЛА ЗАКУПКУ КАМЕР ДЛЯ НАЗЕМНОГО ТРАНСПОРТА	36
КОММЕРСАНТЪ; 2020.21.10; КРАЕВОЙ СУД ОСТАВИЛ В СИЛЕ РЕШЕНИЕ О ЗАКРЫТИИ УЧАСТКА МЕЖДУ ПЕРМЬ-I И ПЕРМЬ-II	37
ИНТЕРФАКС; 2020.21.10; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ УВЕЛИЧИТЬ СУБСИДИИ НА АВИАПЕРЕВОЗКИ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК.....	38
ТАСС; 2020.21.10; ТПП ПРОСИТ СВЯЗАТЬ АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ЦЕНТРЫ РЕГИОНОВ ВНУТРИ ОКРУГОВ ПРЯМЫМ АВИАСООБЩЕНИЕМ.....	38

Министерство транспорта РФ

РБК; МИХАИЛ КОТЛЯР, МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.21.10; «АЭРОФЛОТ» СПУСТЯ ЧАС ПОМЕНЯЛ УСЛОВИЯ БЕСПЛАТНОГО ОБМЕНА БИЛЕТОВ	39
ИЗВЕСТИЯ; 2020.21.10; РОСАВИАЦИЯ ОТОЗВАЛА ИСК К ТУРЕЦКОЙ АВИАКОМПАНИИ ONUR AIR НА СУММУ \$386 ТЫС.	39

ПУБЛИКАЦИИ

РБК; МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.22.10; АВИАКОМПАНИИ ПОПРОСИЛИ У МИШУСТИНА 50 МЛРД СУБСИДИЙ ИЗ-ЗА КОРОНАВИРУСА НО ПОКА МИНТРАНС НЕ ПЛАНИРОВАЛ НОВЫХ МЕР ПОДДЕРЖКИ ОТРАСЛИ

Авиакомпании обратились к премьеру с просьбой дополнительно выделить 50 млрд субсидий из-за убытков на фоне коронавируса. Власти весной одобрили им субсидии на 23,4 млрд, но перевозчики получили лишь 60% от этой суммы

Авиакомпании обратились в правительство с просьбой предоставить дополнительные субсидии в размере 50 млрд руб. на поддержание их работы из-за пандемии коронавируса. Об этом говорится в письме главы Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) Владимира Тасуна, направленном премьеру **Михаилу Мишустину** 8 октября. В АЭВТ входят все крупнейшие авиакомпании, включая «Аэрофлот», S7, «Уральские авиалинии» и Utair.

Суть письма РБК пересказал источник в одном из профильных ведомств и подтвердил источник в другом профильном ведомстве.

В пресс-службе правительства подтвердили получение письма Тасуна, оно было перенаправлено в **Росавиацию** и **Минтранс**. **Представитель Минтранса** сказал, что это **обращение пока на рассмотрении, поэтому его комментировать преждевременно. Представитель Росавиации отказался от комментариев.**

РБК направил запросы в АЭВТ, «Аэрофлот», S7, «Уральские авиалинии» и Utair.

Как авиакомпании обосновывают свою просьбу

Один из собеседников РБК говорит, что сейчас начинается низкий и крайне сложный для рынка зимний сезон, поэтому компании просят предоставить им новые субсидии на 50 млрд руб. – около 30 млрд руб. в четвертом квартале 2020 года и 20 млрд руб. в первом квартале 2021 года. Откуда правительство может взять эти деньги, источники РБК не уточняют.

Без полного возобновления международного авиасообщения пассажиропоток с середины октября упадет почти в два раза по сравнению с прошлым годом, а сезонные убытки компаний «значительно превысят» потери аналогичных периодов прошлых лет, говорит топ-менеджер одной из авиакомпаний. По его словам, это может привести к банкротствам. О таких рисках говорил и генеральный директор «Аэрофлота» Виталий Савельев. За восемь месяцев 2020 года компании перевезли в два раза меньше пассажиров, чем за аналогичный период прошлого года (43,9 млн против 86,3 млн человек).

Кроме того, большинство компаний несут убытки из-за отсутствия в их маршрутной сети рейсов в СНГ. Несмотря на разрешение полетов в Белоруссию, Казахстан и Киргизию, туда может летать только «Аэрофлот»: правительство устанавливало ограничения на полеты в эти страны до одного раза в неделю. Ранее президент Utair Павел Пермяков обращался в АЭВТ с просьбой прояснить механизм утверждения перевозчика для выполнения таких перелетов.

По итогам первого полугодия 2020 года российские авиакомпании получили убыток от продаж в размере 121 млрд руб. Старший эксперт по авиации консалтинговой компании Bain & Company Сергей Зайцев предполагал, что убыток компаний по итогам 2020 года может составить 270–330 млрд руб. Кроме того, с января 2021 года прекращает действовать льготная ставка на перелеты через Москву (НДС повысится с 10% до 20%), что грозит перевозчикам дополнительными расходами в 30 млрд руб. ежегодно.

Как правительство поддерживает отрасль

В мае вышло постановление правительства, которое предполагает выделение 23,4 млрд руб. на возмещение убытков авиакомпаний, связанных с распространением коронавируса. Компенсации выплачивались с февраля по июнь из расчета 365 руб. за каждого «потерянного» из-за пандемии пассажира по сравнению с 2019 годом. Но в результате из всей этой суммы авиакомпании по данным на август получили 11,7 млрд руб., из них больше половины (7,89 млрд руб.) – группа «Аэрофлот». **В Минтрансе уточнили РБК, что на сегодняшний день авиакомпании получили «порядка 14 млрд руб. субсидий».** Компаниям до сих пор не удалось получить всей суммы компенсаций в рамках майского постановления. «Последние транши, которые получили авиакомпании [в рамках этого постановления], были за июнь 2020 года», – рассказал РБК источник в одной из крупнейших авиакомпаний. Это связано с тем, что летом пассажиропоток российских авиакомпаний начал восстанавливаться.

Росавиация предлагала продлить выплаты компенсаций по майскому постановлению правительства до сентября и увеличить размер компенсаций, но пока не принято решение по этому вопросу. «Во-первых, должен сказать, что те суммы, которые выделялись на 2020 год, пока еще не выбраны нашими авиаторами. Предусматривается, что они могут подавать заявки на эту субсидию поэтапно, собственно говоря, они этим сейчас и занимаются», – говорил **министр транспорта Евгений Дитрих** 14 октября. Он тогда отметил, что правила предоставления субсидий будут изменены, и итоговый объем субсидий увеличится с 23,4 млрд до 30 млрд руб. Однако министр подчеркнул, что правительство не предполагает дополнительных мер поддержки компаний.

Самую крупную поддержку от государства получила группа «Аэрофлот». Помимо субсидий на 7,89 млрд руб. из-за потери пассажиров правительство направит на докапитализацию группы около 50 млрд руб. из ФНБ в рамках вторичного размещения ее акций на бирже (SPO). Это позволит государству сохранить контроль в компании – всего в рамках SPO будет привлечено не менее 80 млрд руб.

Несмотря на такие масштабные меры господдержки, глава Сбербанка (крупнейший кредитор «Аэрофлота») Герман Греф 22 сентября заявил, что группа «с большим трудом» обслуживает свои долги перед этим банком из-за пандемии коронавируса. На следующий день официальный представитель «Аэрофлота» Михаил Демин назвал заявление Грефа «фигурой речи», но признал, что авиационная отрасль испытывает дефицит ликвидности. «Мы точно и своевременно выполняем все обязательства в рамках подписанных кредитных соглашений», – добавил он.

Несколько других авиакомпаний смогли договориться с госбанками о реструктуризации своих кредитов и лизинговых платежей. Например, Utair добилась лизинговых каникул от «ВТБ-Лизинга», а «Уральские авиалинии» – льготного кредита от Сбербанка в размере 3 млрд руб. Авиакомпании также получили возможность отсрочки по выплатам налогов и страховых взносов.

<https://www.rbc.ru/business/22/10/2020/5f902bcd9a79473741dae5e1>

На ту же тему:

<https://www.forbes.ru/newsroom/biznes/411909-aviakompanii-poprosili-u-pravitelstva-50-mlrd-rublei-iz-za-pandemii>

<https://iz.ru/1077066/2020-10-22/aviakompanii-poprosili-mishustina-vydelit-eshche-50-mlrd-rublei-iz-za-pandemii>

<https://tass.ru/ekonomika/9782619>

<https://www.interfax.ru/russia/732613>

<https://www.vesti.ru/finance/article/2475482>

<https://rb.ru/news/avia-business-russia/>

<https://novayagazeta.ru/news/2020/10/22/165101-aviakompanii-poprosili-u-pravitelstva-esche-50-mlrd-rublei-na-podderzhku-otrasli>

<https://meduza.io/news/2020/10/22/aviakompanii-poprosili-u-pravitelstva-esche-50-milliardov-rublej-iz-za-pandemii>

<https://newvz.ru/info/198037.html>

<https://dailymoscow.ru/news/aviakompanii-poprosili-u-kabmina-50-mlrd-rublej-iz-za-opaseniya-bankrotstv>

<https://profile.ru/news/economy/rbk-aviakompanii-poprosili-u-pravitelstva-50-mlrd-rublej-422033/>

<https://nsn.fm/economy/rossiiskie-aviakompanii-poprosili-u-pravitelstva-subsidii-na-50-mlrd-rublei>

ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2020.22.10; АВИАКОМПАНИИ ПОПРОСИЛИ У ПРАВИТЕЛЬСТВА ЕЩЕ 50 МЛРД РУБЛЕЙ; ХОТЯ ПРАВИТЕЛЬСТВО ЕЩЕ НЕ УСПЕЛО РАСПРЕДЕЛИТЬ ПРЕДЫДУЩИЕ СУБСИДИИ

Соответствующее письмо направила в правительство Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ), сообщил «Ведомостям» источник в авиаотрасли и подтвердил президент ассоциации Владимир Тасун.

«Мы действительно запросили дополнительные средства поддержки в объеме 50 млрд руб.», – сообщил Тасун. **В пресс-службе Минтранса подтвердили получение такого обращения: «Оно находится на рассмотрении».**

Минтранс не рассматривает выделение дополнительных средств для компенсации расходов авиакомпаний во время пандемии, сообщил журналистам в середине октября глава ведомства **Евгений Дитрих**. Сам механизм распределения уже выделенных субсидий при этом будет изменен, уточнял министр.

«Во-первых, должен сказать, что те суммы, которые выделялись на 2020 г., пока еще не выбраны нашими авиаторами. Предусматривается, что они могут подавать заявки на эту субсидию поэтапно, собственно говоря, они этим сейчас и занимаются. Поэтому специальных дополнительных мер поддержки мы не предусматриваем», – сообщил **Дитрих** (цитата по ТАСС).

Весной правительство выделило 23,4 млрд руб. из резервного фонда на возмещение убытков авиакомпаний, связанных с распространением коронавируса и приостановкой международных полетов. Средства направлялись в виде субсидий по заявкам авиакомпаний в Росавиацию и шли на зарплаты авиационному персоналу (не менее 60% от общего объема субсидии), лизинговые платежи (не более 30% от общего объема), оплату стоянки воздушных судов (не более 10% от общего объема) и на операционную деятельность и содержание имущества.

По действующим правилам авиакомпании могли получить 365 руб. за каждого пассажира, потерянного в феврале – июле относительно аналогичного месяца прошлого года.

Поэтому, просто по статистике, даже при полном обнулении трафика компании могли бы получить лишь 15 млрд из выделенных 23 млрд руб.

Именно эти правила и хочет поменять **Минтранс**, чтобы авиаторы смогли выбрать оставшиеся средства. Предполагается, что программа субсидирования будет актуальна для потерь, которые понесли авиакомпании вплоть до сентября 2020 г. включительно; средства помимо озвученных статей можно будет направить на техобслуживание парка судов и авиадвигателей, а ставка расходов на одного потерянного пассажира увеличится с 365 до 840 руб. «Решение об этом уже принято, постановление правительства подготовлено, оно находится в стадии согласования с ведомствами», – заявлял **Дитрих** в середине октября (цитата по ТАСС).

По данным **Росавиации** на начало августа, было одобрено 78 заявок от авиакомпаний на сумму 11,7 млрд руб. По данным источника «Ведомостей» в профильном федеральном ведомстве, на начало этой недели было распределено уже около 14 млрд руб. (в эту сумму

входят 7,9 млрд руб., которые группе «Аэрофлот» выделили адресно, независимо от падения трафика).

Российские авиакомпании в январе – августе сократили перевозки на 49% до 43,7 млн человек (в апреле и мае перевозки падали в 12,5 и 11 раз соответственно). Как подсчитали в Российском союзе промышленников и предпринимателей, совокупный операционный убыток перевозчиков в первом полугодии составил более 120 млрд руб.

Постепенное восстановление трафика началось только в июне. Международные направления перезапустились с августа – но летать можно по-прежнему только в ограниченное количество стран, частота полетов также снижена.

«Изначально рынок рассчитывал, что летом карантин закончится, пассажиропоток восстановится, откроются зарубежные направления. В итоге за граница открылась только с августа. Сейчас авиакомпании входят в низкий осенне-зимний сезон, когда авиатрафик и так снижен, так что 50 млрд [дополнительной господдержки] – это тот минимум, который поможет им дожить до весны, это вполне обоснованная сумма», – считает главный редактор отраслевого портала Avia.ru Роман Гусаров. По его словам, зимой авиакомпании понесут расходы в связи с плановым ремонтом воздушной техники. «Им нужно выполнить этот ремонт, чтобы весной было на чем летать», – заключил эксперт.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/10/21/844135-aviakompanii-poprosili>

ВВ.LV; 2020.22.10; РОССИЯ СТАНЕТ КРУПНЕЙШИМ ПОРТОВЫМ ИГРОКОМ В ЕВРОПЕ!; КАРДИНАЛЬНЫЕ ПЕРЕМЕНЫ ПРОИЗОЙДУТ УЖЕ В БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ

Точка роста

«Отечественные грузы в отечественные порты» – это совершенно логичная политика нынче активно реализуется в России. Более того, у Ленинградской области появились очень хорошие перспективы забрать в свои порты все экспортные потоки, которые раньше направлялись через порты стран Балтии. «С учетом реализующихся проектов, Усть-Луга становится одним из крупнейших транспортных хабов в Европе. Еще одна точка, которая активно развивается – это порт Приморск», – сообщил недавно на встрече с **министром транспорта РФ Евгением Дитрихом** губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко. И если, как заметил губернатор, Роттердаму для того, чтобы войти в пятерку крупнейших портов Европы, понадобилось 200 лет, то Ленобласть это сделает всего за 20 лет!

Три новых терминала!

Порт Усть-Луга действительно развивается бешеными темпами. Уже к 2024-му году в порту Усть-Луга построят три новых терминала! Это два больших терминала минеральных удобрений и один универсальный торговый терминал, который так и будет называться «Усть-Луга». Данный терминал строится в рамках мега-проекта LUGAPORT. Активная фаза строительства LUGAPORT начнется уже до конца этого года. Универсальный терминал Lugarport в морском торговом порту Усть-Луга предназначен для перевалки генеральных, навалочных, зерновых и пищевых грузов. Площадь искусственных земельных участков – 47 га, общая площадь терминала составит 85 га. Общий объем инвестиций в проект – более 590 миллионов долларов США!

Прогнозируемый уровень перевалки грузов – 24,3 млн. тонн. Первую очередь комплекса планируется ввести в эксплуатацию к началу 2023 года, вторую – к началу 2024 года и третью очередь – к концу 2024 года. Инвестор проекта – группа «Новотранс» не скрывает своих планов перенаправить в LUGAPORT грузы с прибалтийских портов.

Строительство терминалов минеральных удобрений позволит Усть-Луге стать крупнейшим центром перегрузки удобрений в Европе. Эксперты будущий терминал называют своего рода универсальным магазином минеральных удобрений, когда корабли, заходя в порт, смогут загрузить несколько видов удобрений.

Губернатор А. Дрозденко сообщил, что все проекты терминалов, которые сегодня реализуются в порту, получили поддержку правительства Ленинградской области в виде налоговых льгот.

В порту Усть-Луга работают десять терминалов, которые переваливают каменный уголь, нефтепродукты, удобрения, контейнеры, лесные и генеральные грузы. Общий объем перевозок порта Усть-Луга за 2018 год составил 69,919 миллиона тонн в год, за 2019 год – 76,145 миллиона тонн в год.

Из Белоруссии в Россию, минуя Балтию

Развитие портовой инфраструктуры Ленинградской области позволит решить сразу несколько задач. Это и возможность диверсификации грузовых потоков, и резкое повышение конкурентоспособности российских портов в Северной Европе, и, конечно, мощный вклад в развитие экономики Ленинградской области – создание новых рабочих мест, повышение собираемости налогов в государственный и областной бюджеты, стимулирование развития малого и среднего бизнеса, который будет оказывать портовому хозяйству различные услуги.

Ну а пока проект LUGAPORT только запускается, руководство Ленобласти пытается договориться о том, чтобы Белоруссия перенаправила свои грузы именно в порты в Финском заливе. С учетом известных событий, когда Евросоюз начал беспрецедентное давление на Белоруссию, у российских портов имеются все возможности «забрать» белорусские грузопотоки. Отметим, что власти стран Балтии в этом смысле выстрелили себе в ноги, поскольку заняли крайне неконструктивную политику в отношении Белоруссии. Более того, стояли в авангарде санкционной атаки на Минск.

Ранее столь же «прагматичную» позицию Латвия, Литва и Эстония заняла в отношении России, тем самым только ускорив реализацию российскими властями плана развития собственных портов на Балтике. Как отмечают российские эксперты в области транзита и логистики, еще лет 10 назад Россия поставила перед собой цель – снизить объем перевалки российских грузов через порты стран Балтии до 5 процентов. Уже сегодня данная цель достигнута – через порты Клайпеды, Таллина, Риги и Вентспилса проходит чуть более 5 процентов всех российских грузов. Реализация же мега-проекта в Усть-Луге и развитие портовой инфраструктуры Приморска может вообще обнулить российские грузы в прибалтийских портах.

Можно ли догнать уходящий поезд?

К сожалению, для портов стран Балтии наступили тяжелые времена – к геополитическим потрясениям добавился экономический кризис, вызванный пандемией. В латвийских портах за девять месяцев текущего года перевалено 33,197 млн тонн грузов, что на 29,7% меньше, чем за соответствующий период 2019 года! Объем грузоперевозок «Латвияс дзелзцельш» за 8 месяцев этого года, в сравнении с тем же периодом года прошлого, сократился на 45,8%!

Можно ли еще, образно говоря, догнать убегающий поезд и вернуть российские грузы в наши порты? Дорогу, конечно, осилит идущий (в данном случае – бегущий). Однако, кажется, что львиную долю российского транзита латвийские порты и железная дорога потеряла безвозвратно. И в этом мы можем винить только сами себя...

<https://bb.lv/statja/v-mire/2020/10/22/rossiya-stanet-krupneyshim-portovym-igrokom-v-evrope>

ТАСС; 2020.21.10; РУКОВОДСТВО КАМЧАТКИ ПРОСИТ ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ВЛАСТИ ПОДНЯТЬ 83 ЗАТОНУВШИХ СУДНА

Власти Камчатки направили в **Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот)** просьбу о необходимости поднять со дна Авачинской бухты 83 затонувших судна, которые портят внешний вид акваторий, являются источниками повышенной опасности для населения. Об этом сообщил ТАСС **министр транспорта и дорожного строительства Камчатского края Владимир Каюмов.**

«Проблема утилизации затонувших судов крайне актуальна для Камчатки: по нашим данным, в Авачинской бухте уже несколько десятилетий находится более 80 старых кораблей. **Михаил Мишустин** дал поручение нашему федеральному коллеге, **министру транспорта России Евгению Дитриху** проработать решения по очистке акваторий Дальнего Востока. Для этого **глава Росморречфлота Александр Пошивай** проехал по регионам ДФО и попросил региональные власти сформировать перечень судов, которые необходимо убрать в первую очередь. На Камчатке в этот список попали 83 из 84 старых судов, находящиеся в наших акваториях. Мы уже сформировали свои предложения по очистке вод и направили их федеральным коллегам», – сказал Каюмов.

Министр добавил, что в список «первоочередных на вывоз» попали суда, которые портят эстетический вид акваторий, нарушают безопасность прохода по фарватеру и оказывают негативное влияние на экологию.

«Мы понимаем, что не должен турист гулять по городской набережной и любоваться полусгнившими кораблями или находиться на палубе туристического лайнера и фотографироваться на фоне брошенных рыбацких шхун. Но это не очень просто – взять и утилизировать суда. У многих из них есть собственники, некоторые принадлежат министерству обороны, и мы по закону не можем делать что-то с ними. Федеральные власти предлагают решить этот вопрос по-другому: утилизировать суда за счет бюджетных средств, а потом взыскивать деньги с собственников», – пояснил Каюмов.

В середине августа в ходе рабочей поездки на Дальний Восток **премьер-министр РФ Михаил Мишустин** призвал расчистить акватории от «кладбищ» кораблей. В конце сентября **вице-премьер** – полномочный представитель **президента России** в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) Юрий Трутнев поручил **министерству транспорта РФ** изучить возможность подъема судов.

След «утопленника»

Вопрос пагубного экологического влияния затонувших судов на акваторию не настолько однозначен, считает начальник отдела охраны окружающей среды и государственной экологической экспертизы министерства природных ресурсов и экологии Камчатского края Татьяна Гордиенко. По ее мнению, оперативно нужно поднимать только те суда, которые представляют угрозу загрязнения окружающей среде.

«Есть такой документ – Кодекс мореплавания РФ, согласно которому оперативно из акватории должны вывозить только те суда, которые мешают судоходству, промышленному рыболовству и представляют угрозу загрязнения окружающей среде. Последняя позиция очень условная – речь идет о кораблях, которые затонули только что, и существует высокая вероятность разливов топлива. А те, которые лежат на дне десятилетиями, они уже стали частью экосистемы. Большинство из них заилено, в них живут ракообразные, поэтому нельзя однозначно сказать, что затонувшие суда наносят урон экологии», – сказала Гордиенко.

По ее словам, чтобы оценить негативное влияние затонувших судов на акваторию Авачинской бухты – необходимо проводить дополнительные исследования: «Этим никто никогда не занимался, да и объективно вряд ли будет делать. Сегодня к проблеме затонувших судов приковано внимание федеральных властей, поэтому есть основания полагать, что вопрос будет решен», – считает она.

Путешествие к железным великанам

До пандемии на Камчатке был популярен туристический маршрут к затонувшим судам. Практически каждый день собиралась группа желающих рассмотреть их поближе. Как рассказал организатор таких туров Андрей Дьячков, туристы по-разному воспринимают увиденное.

«Мы возим людей к стоянкам брошенных кораблей, которые находятся на окраине Петропавловска-Камчатского. Это идеальный вариант, чтобы необычно провести два-три часа на воде. Вид шикарный: ржавые «динозавры» советского судостроения, сопки,

сивучи. Такое уникальное сочетание дикой природы и промышленных достижений», – поделился Дьячков.

Гид отметил, что некоторые туристы, пренебрегая правилами безопасности, просят подняться на палубы старых посудин. «У нас же брошены не только советские, но и японские, корейские корабли – там все совсем по-другому. Конечно, это вызывает восторг у туристов, а кто-то, наоборот, с сожалением вздыхает. Но равнодушным такие туры никого не оставляют», – добавил он.

По разным подсчетам, в Авачинской бухте затоплено более 80 судов – как военных, так и рыболовецких. Есть среди них и шхуны браконьеров из азиатских и африканских стран. На Дальнем Востоке затонувшие корабли встречаются в водах рядом с Сахалином, Камчаткой, Хабаровским краем, Магаданской областью. Всего их более 1 тыс., при этом около 350 из них мешают движению в портах, по решению суда 20 кораблей необходимо поднять в 2020 году.

<https://tass.ru/obschestvo/9772185>

ИЗВЕСТИЯ; ЛЮБОВЬ ЛЕЖНЕВА; 2020.22.10; ЗАПОЛЯРНЫЙ ДРУГ: ЧТО ЖДЕТ САМЫЙ МОЩНЫЙ АТОМОХОД В МИРЕ; В МУРМАНСКЕ СОСТОЯЛАСЬ ПРИЕМКА ЛЕДОКОЛА «АРКТИКА»

Основные проблемы Северного морского пути (СМП) – устаревшая инфраструктура и плохая навигация. Об этом заявили опрошенные «Известиями» эксперты и политики, комментируя итоги визита в Мурманск **премьер-министра РФ**. 21 октября **Михаил Мишустин** произвел приемку самого мощного в мире ледокола и обсудил с коллегами развитие Арктики. Для успешной реализации намеченных целей требуется уменьшить отток населения и усовершенствовать подготовку квалифицированных кадров, уверены специалисты.

Заполярная экспедиция

Мурманск, словно желая соответствовать статусу края северного и сурового, к визиту **Михаила Мишустина** подготовился основательно. Земля успела покрыться снегом, за полярным кругом прочно закрепилась минусовая температура. Другими словами, атмосфера в городе под основную цель поездки премьера сложилась что надо. Рабочий визит главы кабмина начался с торжественной церемонии приемки атомохода «Арктика», названного в честь знаменитого ледокола, который первым в истории достиг Северного полюса в надводном положении. Построили новое судно в Петербурге за три года. Его длина составляет более 173 м (это примерно три памятника «Рабочий и колхозница» в высоту). Как заявляют создатели, он станет самым большим и мощным атомным ледоколом в мире. Покорять моря и океаны судно будет уже с декабря.

– Наша страна – бесспорный лидер в освоении северных территорий. Мы гордимся, что Россия единственная в мире смогла создать атомный ледокольный флот. И сейчас в его состав мы принимаем еще один универсальный атомный ледокол – «Арктика». Он станет головным из пяти судов уникальной серии, которая предназначена для работы на Северном морском пути, – заявил **Михаил Мишустин**.

По мнению премьера, развитие парка ледоколов позволит в полной мере раскрыть транспортный потенциал Северного морского пути и подстегнет интерес международного бизнеса к этому коридору между Европой и Азией. Но самое важное – «обеспечит первенство России в Арктике – стратегически важном для нас регионе», уверен глава кабмина.

Севморпуть уже успешно функционирует, сейчас главная задача заключается в увеличении объема грузоперевозок, заявил «Известиям» руководитель Центра арктических исследований Института Европы РАН Валерий Журавель. В сентябре «Росатом» заявлял, что сумма грузоперевозок в этом году достигнет 32 млн т, однако на

встрече с премьером в Мурманске глава госкорпорации назвал немного меньшую цифру – 31 млн т. Впрочем, эксперт считает и этот прогноз оптимистичным.

– В прошлом году мы достигли около 30 млн т, но в этом получается меньше. Снижение происходит, потому что ряд проектов из-за пандемии не удалось реализовать, – отметил Валерий Журавель.

Только при «разморозке» бизнеса и появлении дополнительных транзитных проектов объем грузоперевозок по СМП может достигнуть к 2024 году 60 млн т, как и планируется.

Однако всему этому может помешать устаревшая инфраструктура морского пути, сказал «Известиям» капитан атомного ледокола «50 лет Победы» ФГУП «Атомфлот» Дмитрий Лобусов. Прежде всего требуется модернизировать порты. Пока они не могут эффективно поддерживать грузо– и судопоток – не только планируемый, но и уже существующий.

– Еще необходимо менять авиационное и гидрометеобеспечение. В планах уже есть запуск наших спутников, которые будут нам помогать, – отметил Дмитрий Лобусов.

С этим мнением согласился бывший командующий Северным флотом адмирал Вячеслав Попов, отметив, что проблемы уже обозначены властями, но сроки реализации проектов могут затянуться из-за эпидемиологической ситуации.

– Действительно, необходимо поработать над оборудованием мест укрытия и пунктов обслуживания трассы СМП. Например, модернизировать систему причального фронта, улучшить спасательную систему. Сейчас всё это есть, но уровень должен быть выше, – заявил он «Известиям».

Другой важный вопрос – строительство новых ледоколов – в зимнее время без них по морскому пути не пройти. Поэтому несмотря на любые обстоятельства, темпы нельзя снижать, подчеркнул Вячеслав Попов.

Названы сроки ввода в эксплуатацию ледохода «Арктика»

Все задачи по развитию СМП выполняются постепенно, сообщил «Известиям» член общественного совета ГК «Росатом» Валерий Меньшиков. Так, компания совместно с крупными научными структурами уже решила проблему утилизации советских атомных подлодок, выведенных из эксплуатации ВМФ и представлявших ядерную и радиационную опасность. Сейчас «Росатом» активно занимается вопросом отработанного ядерного топлива. Власти действительно настроены развивать Крайний Север, заверил Валерий Меньшиков.

– Доставка грузов из юго-восточных регионов в Европу по СМП быстрее и дешевле. Это очень перспективное направление, и Россия – единственная в мире обладает такими мощными судами, – сказал он.

Без оттока

Мурманская область примечательна не только своими морозами, но и знаменитым северным сиянием. А вот состояние столицы субъекта оставляет желать лучшего – многие дома нуждаются в капитальном ремонте или даже сносе. При этом нигде не видно новостроек, почти весь жилой массив достался местным жителям от Советского Союза. А ведь для решения вопросов, касающихся ледоколов, требуется не забывать и о проблемах людей, отметил Валерий Меньшиков.

По данным минэкономразвития региона, средняя зарплата в 2020 году здесь составляет около 66 тыс. рублей – почти столько получают и в Петербурге. Однако около половины этой суммы начисляется за счет северных надбавок. Причем в соседней Карелии до недавнего времени таких преференций были лишены специалисты без стажа – лишь в этом году мера распространилась на всех.

– Нехватка молодых квалифицированных кадров – очень серьезная проблема. Она характерна для городов, где были закрыты градообразующие предприятия. Молодежь стремится, конечно, туда, где можно зарабатывать, – заявил член общественного совета «Росатома».

С каждым годом оплата труда увеличивается в сфере добычи полезных ископаемых и научно-технической отрасли. Однако социальный блок в этом плане значительно отстает. Как рассказали «Известиям» местные жители, несмотря на то что официально средняя зарплата по региону выше средней по России, в реальности многие не получают эту сумму на руки. Зачастую предприятия сокращают основной оклад, понимая, что вакансий на рынке мало. По этой причине, а также из-за сурового климата и плохой инфраструктуры работники решаются попытаться счастья в других субъектах России.

Проблему оттока населения подтвердила «Известиям» сенатор от региона, зампред комитета Совфеда по социальной политике Татьяна Кусайко. Для улучшения ситуации власти планируют отремонтировать здания учебных заведений и расширить программы обучения.

Для развития субъекта и в целом Крайнего Севера правительство уже утвердило создание территории опережающего социально-экономического развития (ТОР) «Столица Арктики» в Мурманской области, напомнил сенатор от региона, зампред комитета Совфеда по экономической политике Константин Долгов. При регистрации резидентом в такой зоне бизнесу предоставляются масштабные налоговые льготы. Также в ТОР действует свободная таможенная зона Евразийского экономического союза. Впрочем, для участия в программе есть условие – минимальный объем капиталовложений в размере 500 тыс. рублей.

«Столица Арктики»

Рабочие на производстве металлоконструкций в поселке Абрам-Мыс – резиденте будущей территории опережающего развития «Столица Арктики», май 2020 года

– Уже есть первые резиденты. По сути, созданы беспрецедентные условия для привлечения инвесторов, – заявил «Известиям» политик.

Также правительство решило снизить ставку, по которой фонд развития Дальнего Востока и Арктики будет предоставлять средства резидентам, – с 5 до 2%, сообщил **Михаил Мишустин** на встрече с инвесторами в Мурманске. Кроме того, организация выделит 4 млрд рублей на инвестпроекты моногородам Ковдору и Кировску. Это, по мнению **премьер-министра**, позволит сохранить рабочие места и обеспечить занятость.

<https://iz.ru/1076562/liubov-lezhneva/zapoliarnyi-drug-chto-zhdet-samyi-moshchnyi-atomokhod-v-mire>

На ту же тему:

<https://vmnews.ru/stati/2020/10/22/premer-ministr-rossii-prinyal-v-murmanske-novyy-ledokol>

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/misustin-razvitie-rossijskogo-parka-ledokolov-obespecit-strane-pervenstvo-v-arktike>

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/gruzopotok-po-severnomu-morskomu-puti-v-2020-godu-prevysit-31-mln-tonn>

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/rostatom-planiruet-uvelicit-s-5-do-7-cislo-atomnyh-ledokolov-proekta-22220>

КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА, МУРМАНСК, ДМИТРИЙ БУТРИН; 2020.21.10; ПРИВЛЕЧЕНИЕ ИНВЕСТИЦИЙ В ЛЕД; БЕЛЫЙ ДОМ ОСВАИВАЕТ АРКТИЧЕСКОЕ АДМИНИСТРИРОВАНИЕ И СНИЖАЕТ СТАВКИ ПО ЦЕЛЕВЫМ ЛЬГОТНЫМ КРЕДИТАМ

Для привлечения инвестиций в Арктику правительство снижает ставки по льготным кредитам, предоставляемым для реализации инфраструктурных и производственных проектов Фондом развития Дальнего Востока и Арктики (ФРДВ) – с 5% до 2%. Об этом в среду сообщил **премьер-министр** на встрече с инвесторами арктической зоны в Мурманске, развитие которой, подчеркнул **Михаил Мишустин**, идет пока небеспроблемно. Минвостокразвития должно будет проработать вопрос о смягчении

требований к потенциальным резидентам из числа субъектов малого бизнеса, в том числе имеющих отношение к медицинскому сектору.

Встреча в Мурманске, которую проводил **Михаил Мишустин**, предварялась совещанием с правительством, на котором обсуждалась общая стратегия правительства по развитию арктического региона – частно-государственное партнерство является лишь одним из необходимых инструментов. Как пояснил **премьер-министр**, правительственный план развития инфраструктуры Севморпути, который для региона является опорной, поделен между госкорпорацией «Росатом», оператора собственно Севморпути, и остальной транспортной инфраструктурой – это, напомнил **премьер-министр**, «сфера ответственности **Минтранса**». В последнем случае, сообщил **Михаил Мишустин**, правительство видит проблемы: «Целостной картины развития транспортной инфраструктуры арктической зоны мы не видим, сегодня отсутствует увязка с развитием Северного морского пути, сроки решения отдельных важных задач избыточно затянуты». **Минтранс** предупрежден о рисках срыва сроков федеральных строек в Мурманске, на Чукотке и Камчатке.

В свою очередь, на встречу с инвесторами арктической зоны **Михаил Мишустин** прибыл с хорошими для них новостями – правительство снижает ставки по льготным кредитам ФРДВ под проекты на Дальнем Востоке и в Арктике с текущих 5% до 2%. Напомним, такие займы выдаются инициаторам инфраструктурных и производственных проектов общей стоимостью (с учетом инвестиций фонда) не менее 500 млн руб.

Как пояснил “Ъ” гендиректор ФРДВ Алексей Чекунков, «снижение ставки позволит повысить финансовую устойчивость проектов, а значит и привлечь больше частного капитала на каждый бюджетный рубль».

Сейчас на рассмотрении фонда, добавил он, несколько десятков проектов с общим объемом более 1,8 трлн руб. и инвестициями ФРДВ около 117 млрд руб.

Помимо этого, инвесторов зазывают в Арктику давно обещанными им преференциями – теперь они уточнены. Так, резиденты арктической зоны могут рассчитывать на снижение на десять лет ставок страховых взносов с 30% до 7,5% (для малого бизнеса – до 3,25%), обнуление федеральной части налога на прибыль (она составляет 3%) на тот же срок с возможностью снижения и региональной части по усмотрению самого субъекта РФ вплоть до 0%, а также снижение до 5% ставки по налогу на добычу полезных ископаемых. Также в Арктике будет применяться процедура свободной таможенной зоны.

Стать резидентом арктической зоны могут зарегистрированные на территории макрорегиона компании и индивидуальные предприниматели, готовые вложить в свой проект не менее 1 млн руб. Как рассказал в среду на встрече гендиректор Корпорации развития Дальнего Востока и Арктики (КРДВ) Дмитрий Тетенькин, на специальном портале зарегистрировалось 246 потенциальных резидентов – объем заявленных ими инвестиций оценивается в 202 млрд руб. Впрочем, пока заявки поданы только от 18 инвесторов – на сумму более 80 млрд руб., из них резидентами стали шестеро.

По словам **Михаила Мишустина**, средства на их поддержку уже предусмотрены – так, на выплату субсидии на создание необходимой для реализации проектов инфраструктуры в бюджете на 2021–2023 годы предусмотрено 13 млрд руб.

Впрочем, как выяснилось на встрече, не все желающие воспользоваться этими преференциями могут стать резидентами арктической зоны. Так, директор медцентра «Ваше здоровье» Константин Сауткин, предложивший проект создания модульной операционной, пожаловался на то, что малый бизнес, особенно специализирующийся на оказании медицинских услуг, вкладывая значительные средства в оборудование, не может претендовать на статус резидента – для этого ему требуются вложения в недвижимость. Этот вопрос **Михаил Мишустин** поручил проработать Минвостокразвития, определившись с ОКВЭД организаций, связанных с медицинской деятельностью, которые можно «освободить от таких ограничений».

<https://www.kommersant.ru/doc/4540626>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2020.22.10; СЕВМОРПУТЕВКА В ЖИЗНЬ; ОТВЕТСТВЕННОЙ ЗА РОСТ ГРУЗОПОТОКА СДЕЛАЛИ «РОСНЕФТЬ»

Правительство решило оставить без изменений поставленную президентом РФ **Владимиром Путиным** цель довести грузопоток Севморпути до 80 млн тонн к 2024 году. Достижение этой цели теперь будет в основном зависеть от нефтяного проекта «Восток ойл» «Роснефти» – как заявляется, он немедленно после запуска в 2024 году должен обеспечить сразу 30 млн тонн грузов. Как именно будет достигнут такой объем, остается неясным: на данный момент этому не соответствуют ни имеющаяся у «Роснефти» добыча нефти в регионе, ни транспортная инфраструктура. Создание трубопровода, арктического порта и танкеров за столь короткий срок будет крайне сложной задачей, считают эксперты.

Правительство решило не корректировать паспорт федерального проекта «Северный морской путь» и сохранить целевой показатель в 80 млн тонн грузопотока к 2024 году, следует из итогов совещания, состоявшегося 21 октября в Мурманске под председательством премьера **Михаила Мишустина**. Именно такой уровень был обозначен в одном из «майских указов» **Владимира Путина** в 2018 году.

Выполнение плана в большей степени будет зависеть от СПГ-проектов НОВАТЭКа, который собирается нарастить грузопоток до 35,5 млн тонн к 2024 году с 21,4 млн тонн в 2020 году. Это меньше 46 млн тонн, которые компания обещала в 2019 году, поскольку сроки ввода нового проекта «Обский СПГ» из-за ситуации на рынке были сдвинуты на два года. Кроме того, из изначальных планов полностью выпал проект «Востокуголь» **Дмитрия Босова**, который должен был дать в 2024 году 19 млн тонн грузов, но заглох после гибели бизнесмена в мае.

В результате в сентябре «Росатом», как писал РБК и подтвердили источники “Ъ”, предлагал снизить план по загрузке СМП к 2024 году до 60 млн тонн. «Росатом» исходил из того, что проект «Восток ойл» – совместное начинание «Роснефти» и «Нефтегазхолдинга» **Эдуарда Худайнатов** по добыче нефти на Таймыре – в 2024 году даст грузопоток в 9,25 млн тонн, а в 2025 году – 25 млн тонн. Из этого объема 5 млн тонн будет приходиться на таймырскую нефть Пайяхского месторождения, а остальное – на нефть Ванкорского кластера «Роснефти», которая будет поставлена на Таймыр по будущему нефтепроводу длиной 600 км.

Однако правительство в итоге решило целевой показатель не менять, а «дыру» закрыть проектом «Восток ойл».

Как заявил 21 октября глава Минвостокразвития **Александр Козлов**, проект даст 30 млн тонн грузопотока уже в 2024 году. В «Роснефти» подтвердили “Ъ”, что добыча «Восток оила» к 2024 году составит 30 млн тонн. Еще в мае нефтекомпания оценивала этот показатель в 25 млн тонн.

Как пояснил господин Козлов, проект «Роснефти» и соинвесторов «Восток оила» проходит фазу «активной подготовительной работы». Сославшись на данные «Роснефти», министр сообщил, что развернута программа геологоразведочных работ, завершаются инженерные изыскания и проектирование нефтепровода, спроектирован морской терминал и объекты вспомогательной инфраструктуры, заключен обязывающий договор с «Интер РАО» на строительство «под ключ» объектов генерации и электросетей. Также **Александр Козлов** добавил, что транспортировка нефти будет осуществляться танкерами постройки верфи «Звезда». Речь идет о контракте на десять судов от октября 2017 года между «Роснефтефлотом» и «Таймырнефтегазом».

Суда строятся совместно с южнокорейской Samsung Heavy Industries, их передача запланирована с 2023 года. Но, по словам собеседников “Ъ”, такого числа танкеров будет достаточно только для перевозки примерно 5 млн тонн с Таймыра.

По данным “Ъ”, «Роснефть» прорабатывает в перспективе строительство на «Звезде» до 50 арктических танкеров, но все эти суда не могут быть сданы уже к 2024 году.

Без учета влияния коронавируса проведенная в 2020 году подготовительная работа позволяет при бесперебойном финансировании осуществить запуск нефтепровода и терминала к концу 2024 года с началом отгрузки товарных партий в 2025 году, отмечает глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров, признавая, что и эти сроки выглядят очень оптимистичными. Но, если коронавирус ограничит возможность начать строительные работы в 2021 году, то высока вероятность смещения сроков на 2025–2026 годы, считает эксперт. По его словам, наиболее близкий аналог нефтепровода с Ванкора – нефтепровод Заполярье–Пурпе протяженностью 488 км с пропускной способностью до 45 млн тонн – строился как раз четыре года.

Кроме того, есть риск нехватки нефти для заявленного грузопотока. За 2019 год добыча на Ванкорском, Сузунском, Тагульском месторождениях составила 18 млн тонн. Крупнейшее месторождение кластера – Ванкорское – уже прошло пик добычи, и предполагается, что к 2024 году она уменьшится (за 2019 год снижение составило 13%). Объявленный объем в 30 млн тонн добычи нефти в 2024 году в три раза превосходит согласованный с комиссией Роснедр совокупный объем добычи на месторождениях Пайяхское, Сузунское, Тагульское и Лодочное и в полтора раза – если учитывать и Ванкорское месторождение, говорит глава консультационного центра «Гекон» Михаил Григорьев. Очевидно, отмечает он, что в своих планах «Роснефть» учитывает как возможность пересмотра геологических моделей и схем разработки месторождений, так и ввода новых участков, например, Западно-Иркинского.

<https://www.kommersant.ru/doc/4540527>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.22.10; КАМЕРЫ СЛЕДЯТ ЗА ТРАНЗИТОМ; КОМПЛЕКСЫ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ФИКСАЦИИ НАСТРАИВАЮТ НА БОРЬБУ С ГРУЗОВИКАМИ В ПОДМОСКОВЬЕ

Власти Московской области, выяснил “Ъ”, начали активную борьбу с владельцами транзитных грузовиков, которые, избегая трасс, контролируемых системой «Платон», прокладывают путь через подмосковные города и поселки. Впервые в России подмосковные власти начали использовать камеры и технологию, напоминающую фиксирование средней скорости движения, для наказания нарушителей. Жесткие меры вводятся в ответ на просьбы жителей, жалующихся, что транзитный транспорт портит экологию и создает пробки, поясняют в региональном минтрансе. Водители грузовиков въезжают в населенные пункты из-за нехватки объездных дорог в Московской области, поясняют эксперты.

О том, что власти Московской области начали с помощью камер выявлять новый состав нарушений ПДД – проезд грузовиков транзитом через населенные пункты, “Ъ” рассказал **замминистра транспорта Подмосковья Игорь Королев**. Такое решение, подчеркнул он, было принято после жалоб жителей. «Гражданам не нравится, когда мимо их домов постоянно ездят тяжелые грузовики, – пояснил господин Королев. – Эта проблема актуальна для жилых зон Московской области. Большегрузы пытаются через населенные пункты объехать федеральные дороги, чтобы не платить за «Платон». Из-за этого наносится дополнительный вред региональной сети».

Таким образом, впервые комплексы автоматической фиксации применены для борьбы с транзитным транспортом.

Технология фиксации нарушения, как выяснил “Ъ”, напоминает систему измерения средней скорости движения на участке дороги (применяется в ряде регионов РФ с 2013

года). На въезде в поселок или город устанавливается знак «Движение грузовых автомобилей запрещено», на выезде – знак, отменяющий запрет (ограничение распространяется на грузовики массой от 7 тонн). Система рассчитывает время, необходимое для проезда поселка или города без остановки: если водитель уложился в него или проехал быстрее, владельцу транспортного средства придет штраф на сумму 500 руб. за транзитный проезд. Если грузовик задержался в городе, например, привез товары и разгружался у магазина, камера его проигнорирует.

ПДД, напомним, разрешают проезжать под знаком грузовикам массой до 26 тонн для «обслуживания предприятий». Из логики работы системы следует, что при проезде десятикилометрового участка со скоростью 60 км/ч меньше чем за шесть минут автовладелец будет оштрафован. Камеры, рассказал Игорь Королев, уже фиксируют подобные нарушения в Бронницах: с 13 октября вынесено несколько сотен постановлений. В ближайшее время контроль ужесточат еще в десяти населенных пунктах.

По данным областного минэкологии, автотранспорт в Подмосковье дает более 50% вклада в загрязнение атмосферы (по оксиду и диоксиду азота, оксиду углерода, диоксиду серы и металлам).

На территории региона зарегистрировано 321 тыс. грузовых автомобилей (9% от всего автопарка), ежедневно на дороги выезжает около 200–230 тыс. грузовиков. В 2019 году транспорт произвел 365 тыс. тонн совокупных выбросов, из них доля грузовиков – 21%. «Контроль транзита не приведет к общему снижению объема выбросов, однако значительно уменьшит количество выхлопных газов и пыли в воздухе вблизи населенных пунктов», – заявили “Ъ” в **пресс-службе** министерства.

Объезд федеральных трасс через населенные пункты экономически нецелесообразен, считает представитель системы «Платон». «Меньше скорость, больше перекрестков и светофоров, узкие для проезда дороги, а значит, дольше по времени и больше расход топлива», – говорит собеседник “Ъ”. – В разы ниже безопасность из-за большого числа пешеходов. Скорее всего, водители грузовиков с явным перегрузом объезжают посты весогабаритного контроля или временные заторы из-за ремонта, а не рамки «Платона».

Грузовики едут через населенные пункты из-за дефицита объездных дорог, поясняет координатор проектов ассоциации «Дальнобойщик» Валерий Войтко.

«Мало кому доставляет удовольствие проезд по населенным пунктам и стояние у светофоров», – говорит он. – При наличии путей объезда никто соваться в поселки не будет. Если объезда нет, а это довольно частая ситуация для Московской области, делать крюк в 50–100 км никто не будет, все поедут через город». Он приводит в пример территорию между Калужским и Новорижским шоссе: раньше, чтобы попасть с одной трассы на другую, нужно было ехать через «бетонку» или МКАД, но недавно там построили ряд новых шоссе-дублеров (включая участки ЦКАД), повысивших связанность сети.

Игорь Королев не исключает, что после запуска новой системы некоторые водители грузовиков будут специально ехать медленно, чтобы не получить штраф. «Это в какой-то степени даже хорошо, ибо никто не будет гонять в жилых зонах», – признается господин Королев. – Надо понимать, что временной интервал мы можем потом скорректировать, а ехать совсем медленно грузовик специально не будет. Это точно привлечет внимание ГИБДД и невыгодно с точки зрения расхода топлива».

<https://www.kommersant.ru/doc/4540401>

КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.22.10; УКРАИНА НАШЛА ВЫХОД НА ПУТИ РОССИИ; «ИНТЕРПАЙП» СМЕНИЛ КАНАЛ ПОСТАВКИ КОЛЕС ДЛЯ ВАГОНОВ

Как выяснил “Ъ”, после введения российских санкций в отношении украинского бизнесмена Виктора Пинчука принадлежащий ему «Интерпайп» перестал поставлять в

Россию железнодорожные колеса через свою российскую структуру. Теперь поставки ведутся через иностранные и российские компании, не связанные напрямую с «Интерпайпом» или господином Пинчуком. Тем не менее, по мнению юристов, эти каналы поставки также потенциально могут подпасть под санкции. При этом сейчас власти РФ обсуждают полный запрет на импорт украинских колес.

Украинский производитель железнодорожных колес и бесшовных труб «Интерпайп» после российских санкций в отношении владельца компании Виктора Пинчука сменил канал поставок колес в Россию. Так, прежде поставки производились через ООО «Интерпайп-М» – по данным «Картотеки», владельцем ООО «Интерпайп-М» является кипрская компания Interpipe Limited, бенефициарами которой являются Виктор Пинчук и члены его семьи. Но, согласно бухгалтерскому отчету «Интерпайп-М» за 2019 год, его выручка от реализации колес составила ноль, хотя в 2018 году была на уровне 5,4 млрд руб. Значительно сократилась выручка и от реализации труб – до 212 млн руб. с 3,6 млрд руб.

При этом, как показывает статистика, Украина остается крупным поставщиком колес в Россию.

По данным ЕЭК, в 2019 году импорт частей подвижного состава с Украины в страны ЕАЭС по сравнению с 2018 годом вырос в 2,2 раза в стоимостном выражении, до \$355 млн, и на 36% в объеме – до 161 тыс. тонн. На Россию пришлось 71,7% импорта, на Белоруссию – 23,6%, на Казахстан – 4,7%.

Виктор Пинчук был включен в российский санкционный список в ноябре 2018 года. Это означает, что его личные счета и счет подконтрольных ему компаний могут быть заблокированы, равно как и другое его имущество, а вывод капитала из РФ запрещен. При этом Минфин РФ получил право предоставлять временные разрешения на проведение операций с санкционными компаниями.

Источники “Ъ”, знакомые с ситуацией, говорят, что поставки колес «Интерпайпа» в РФ осуществляли и осуществляют компании Salita Systems FZE (Дубай, ОАЭ), S.I. Group Consort Ltd (Израиль), «Лесстройторг» (Белгородская обл., г. Валуйки, принадлежит физическим лицам). Еще одним посредником является ООО «Глобал трейд партнерс» (ОАЭ).

В докладе ЕЭК о результатах антидемпингового расследования о поставках украинских колес компания Salita Systems FZE относится к иностранным производителям и импортерам наравне с «Интерпайпом». Однако об их связи не говорится. На официальном сайте S.I. Group Consort Ltd написано, что компания работает с опасными отходами. В «Интерпайпе» не ответили на запрос “Ъ”.

Можно предположить, говорит старший юрист BGP Litigation Денис Дурашкин, что господин Пинчук не является контролирующим акционером этих компаний. Тем не менее в случае, если эти поставщики используются как часть схемы, позволяющей Виктору Пинчуку и его структурам получать деньги из РФ, существует риск того, что компании-поставщики будут сами включены в санкционный список.

Впрочем, сейчас в РФ и так обсуждается полный запрет на импорт украинских колес – о такой инициативе **Минтранса** в начале октября писал РБК. Источник “Ъ”, участвующий в обсуждении предложения **Минтранса**, говорит, что российские производители колес ожидаемо поддерживают эту идею. Они упирают на необходимость быть уверенными в спросе для развития новых мощностей, а также на геополитические риски, связанные с закупкой колес на Украине.

С другой стороны, железнодорожные операторы выступают против подобных решений.

Идеи продлить заградительную пошлину на колеса «Интерпайпа» или даже запретить их ввоз «вызывают крайнюю обеспокоенность», писал 13 октября председатель президиума Союза операторов железнодорожного транспорта Игорь Ромашов первому **вице-премьеру Андрею Белоусову**. Цель доминирующих производителей цельнокатаных

колес (ЦКК) «вполне прозрачна», полагает он: зафиксировать их высокую стоимость на долгосрочный период, понимая, что в ближайшие год-два спрос будет минимальным и «при наличии конкуренции с иностранными производителями цены на ЦКК неизбежно пойдут вниз». Впрочем, не все операторы резко против запрета импорта. «Опыт последних лет показывает, что основным драйвером цены является спрос, а не сокращение предложения, – говорит генеральный директор «Максима Логистик» Николай Фалин. – В 2016–2019 годах цены на ЦКК стабильно росли, невзирая на увеличение предложения со стороны российских и украинских производителей, а также допуск китайских ЦКК на российский рынок». Однако в ближайшие четыре года ожидается снижение потребления колес, констатирует он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4540489>

КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2020.22.10; А ГРУЗ И НЫНЕ БАМ; УГОЛЬ ПО МАГИСТРАЛИ ВЕЗУТ НЕ ТОТ И НЕ ТУДА

ОАО РЖД, вложившее вместе с государством 440 млрд руб. в первую очередь расширения БАМа, теперь пытается загрузить маршрут теми грузами, для которых он был изначально предназначен. Как выяснил “Ъ”, ОАО РЖД просит **вице-премьера** Юрия Борисова скорректировать производственные планы угольщиков, чтобы на БАМ в первую очередь попадали грузы Восточной Сибири и Дальнего Востока, а не уголь Кузбасса, который занимает все мощности магистрали.

7 октября глава ОАО РЖД Олег Белозеров написал письмо (есть у “Ъ”) курирующему в том числе энергетику **вице-премьеру** Юрию Борисову, в котором просит поручить Минэнерго разобраться со структурой грузопотоков на Восточном полигоне.

На протяжении 2019 и 2020 годов ОАО РЖД неоднократно докладывало, что угольные компании не укладываются в параметры, сформированные при разработке первого этапа расширения БАМа и Транссиба, пишет глава монополии.

Изначально предполагалось, что вывоз угля из Кузбасса на Восточный полигон к 2020 году составит только 39 млн тонн, а фактически он достигнет 55 млн тонн в 2020 году. Перевозки же с месторождений Восточной Сибири и Дальнего Востока составят только 33 млн тонн вместо 65 млн тонн.

Господин Белозеров пишет об отставании в погрузке месторождений ДФО (Нерюнгринского, Эльгинского, Денисовского, Чульмаканского, Ургальского и т. д.) при сохранении положительной динамики поставок из Кузбасса и о том, что, по предварительным оценкам, по итогам 2020 года снижение доходов ОАО РЖД по причине дисбаланса грузопотоков угля составит порядка 7,3 млрд руб.

Поэтому он просит **вице-премьера** поручить Минэнерго «провести работу с угольными компаниями по восстановлению баланса грузопотоков между добывающими регионами Западной Сибири и востока страны».

Это позволит, пишет господин Белозеров, обеспечить своевременное выполнение первой очереди развития Восточного полигона как по объемам, так и по структуре перевозок и будет способствовать сохранению финансовой устойчивости ОАО РЖД. По информации “Ъ”, господин Борисов перенаправил письмо в Минэнерго с просьбой проработать и доложить о результатах в правительство.

Первую очередь Восточного полигона должны завершить в 2021 году, соответствующей провозной способности (144 млн тонн) ОАО РЖД планирует достичь уже в этом году. Проект несколько раз переносился. Источник “Ъ” среди клиентов ОАО РЖД подсчитывает, что, если бы первая очередь полигона была готова, как планировалось, в 2017 году, ОАО РЖД к концу 2020 года могло бы вывезти еще 58–94 млн тонн грузов, дополнительно заработав 48–77 млрд руб.

В изначальной конфигурации действительно свыше 40% грузопотока должны были дать угольные и рудные месторождения Восточной Сибири и Дальнего Востока.

Но ряд месторождений по разным причинам не были введены в срок. При этом еще в 2013 году Deloitte, аудировавшая первую очередь БАМа, предупреждала, что может подтвердить лишь 30 млн тонн из заявленного прироста грузовой базы на 55 млн тонн.

В начале октября замгендиректора ОАО РЖД Алексей Шило пояснял, что монополия опасается: уголь Кузбасса не даст места на сети грузам месторождений ДФО. «У нас очень тяжелые переговоры с Якутией, достаточно много обращений от главы Якутии, который справедливо задает вопрос: «А почему наши компании не могут попасть к вам на инфраструктуру»», – рассказывал он. По оценкам ОАО РЖД, в следующем году можно было бы добавить на Восточный полигон 15–20 млн тонн грузов не из Кузбасса (см. “Ъ” от 8 октября).

По нашим оценкам, можно было бы спокойно 15–20 млн тонн не из Кузбасса добавить на Восточном полигоне. (Объем) поедет с тех месторождений, под которые мы инфраструктуру строили, а не из Кузбасса с не самой хорошей эффективностью для РЖД. В «А-Проперти» (развивает Эльгинский угольный проект) “Ъ” сообщили, что «на сегодняшний момент перекоп в сторону провоза угля с Кузбасса есть». В компании поддерживают предложение господина Белозерова по наращиванию мощностей перевозки сырья с месторождений ДФО. В этом году «А-Проперти» хочет нарастить пропускную способность для грузов с Эльги до 12 млн тонн, а к 2023 году увеличить вывоз до 30 млн тонн. Председатель совета директоров «Колмара» (Инаглинский, Денисовский, Чульмаканский проекты) Анна Цивилева, говорит, что «благодаря тесному сотрудничеству с ОАО РЖД каких-то значительных трудностей в поставках продукции в порт «Ванинотрансуголь», первую очередь которого «Колмар» ввел в сентябре», компания не ощущает. Грузоотправители Кузбасса не ответили на запросы “Ъ” или отказались от комментариев.

Изначально грузовая база была сформирована без полного учета рисков и оценки степени готовности проектов к реализации, говорит источник “Ъ” в отрасли. Теперь же угольные компании уже готовы выдавать грузы, но ОАО РЖД их не принимает. Выход на БАМ из Якутии для Эльги и Нерюнгри, говорит источник “Ъ”, ограничен и даже не включен в проект Восточного полигона, как не полностью включено и развитие восточного БАМа. Это вкупе с постоянными ремонтными окнами и составляет те потери, о которых говорит ОАО РЖД.

По мнению Максима Худалова из АКРА, планы по прибавлению 15–20 млн тонн восточных грузов довольно амбициозны: он полагает, что правильнее говорить о дополнительных 6 млн тонн в 2021 году.

При этом цены на уголь пошли вверх, и часть грузов с Кузбасса может уйти на запад, освободив мощности на востоке. Но в 2022–2023 годах, когда Эльга и «Колмар» выйдут на крупные объемы добычи, может возникнуть ситуация, когда восточным грузоотправителям перестанет хватать провозных мощностей, признает аналитик. Впрочем, на 2024 год назначен ввод второй очереди Восточного полигона на 180 млн тонн.

<https://www.kommersant.ru/doc/4540526>

ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.22.10; ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ ГАМБИТ: ХОЛДИНГИ ВСТУПИЛИ В БОРЬБУ ЗА АЭРОПОРТ БЛАГОВЕЩЕНСКА; ИХ ПРОТИВОСТОЯНИЕ МОЖЕТ ПРИВЕСТИ К ПРИОСТАНОВКЕ ИНВЕСТПРОЕКТА

Борьба крупных холдингов за аэропорт Благовещенска может приостановить его реконструкцию на неопределенный срок. 22 октября ФАС рассмотрит жалобу на итоги конкурса по управлению воздушной гаванью, рассказали «Известиям» в ведомстве.

Конкурс выиграл тандем «Аэропортов регионов» Виктора Вексельберга и «Новапорта» Романа Троценко, ранее соперничавших по другим проектам. Конкуренты сочли это нарушением и пожаловались в антимонопольный орган (документы есть у «Известий»). Помимо Благовещенска, сегодня идет борьба и за аэропорт Южно-Сахалинска. Именно эти воздушные гавани – наиболее ценные из дальневосточных аэропортов, которые пока остаются без инвесторов, говорят эксперты.

Жалобный день

Жалобы на итоги конкурса по выбору управляющей компании аэропорта Благовещенска в ФАС поступили от «Дальневосточной концессионной компании» (ДКК) и «КрасИнвеста». – Их рассмотрение запланировано на 22 октября. Оценка доводов жалобы может быть дана по итогам ее рассмотрения, – рассказали «Известиям» в ФАС.

В конце сентября министерство транспорта Амурской области объявило победителя конкурса на право управления аэропортом. Им стало «АБС» – совместное предприятие «Аэропортов регионов» (входит в «Ренову» Виктора Вексельберга) и «Новапорта» (входит в АЕОН Романа Троценко). Аэропорт будет передан в концессию на 30 лет. В течение первых пяти лет «АБС» вложит в него не менее 7 млрд рублей. На эти деньги будут построены новый пассажирский терминал и грузовой комплекс.

Если проект будет реализован, он станет прецедентом сотрудничества двух холдингов – прежде они выступали только как конкуренты. Без учета аэропорта Благовещенска «Аэропорты регионов» сегодня контролируют семь воздушных гаваней (в Екатеринбурге, Нижнем Новгороде, Ростове-на-Дону, Самаре, Саратове, Новом Уренгое, Петропавловске-Камчатском). «Новпорт» – 18 аэропортов (в Чите, Челябинске, Томске, Тюмени, Калининграде и других городах). Третий крупный игрок российского рынка «Базэл Аэро» (контролируется Олегом Дерипаской, говорят источники на рынке) напрямую владеет аэропортами Краснодар, Сочи, Анапы, имеет долю в аэропорте Владивостока. Источники «Известий» также утверждают, что Олег Дерипаска контролирует и аэропорт Красноярск. При этом в «Базэл Аэро» всегда подчеркивали, что не имеют отношения к этой воздушной гавани.

В 2019 году аэропорт Благовещенска обслужил 560 тыс. пассажиров. Это на 33,5% больше, чем в 2018-м, что считается очень высокой динамикой. Одна из причин такого роста, вероятно, строительство Амурского газоперерабатывающего завода в городе Свободный недалеко от Благовещенска. Завод станет одним из крупнейших в мире по переработке природного газа.

О чем спорим

«КрасИнвест» (владеет контрольным пакетом аэропорта Красноярск) планировал вложить в развитие аэропорта Благовещенска 11,6 млрд рублей, из которых 5,7 млрд рублей – на первом этапе.

В жалобе, направленной компанией в ФАС, говорится, что предложение «АБС» не соответствует требованиям конкурсной документации.

«АБС» не может считаться добросовестным, поскольку его участие в конкурсе обеспечено за счет консолидации усилий и объединения ресурсов учредителей «Новпорт Холдинг» и АО УК «Аэропорты регионов», являющихся конкурентами на рынке аэропортовых активов, которые отказались от конкуренции между собой и действовали координированно, что противоречит требованиям закона о защите конкуренции», – говорится в жалобе.

Комиссия могла не принять гарантии «Новапорта» и «Аэропортов регионов» как должные при квалификации для участия в конкурсе, сказали «Известиям» в «КрасИнвесте». В компании напомнили, что в аналогичном конкурсе по аэропорту Нового Уренгоя «Новпорт» и «Аэропорты регионов» выступали в качестве конкурентов, тогда победила структура «Реновы».

В «КрасИнвесте» выразили сомнение, что «АБС» обладает должными компетенциями в аэропортовой отрасли: фирма не ведет предпринимательскую или иную экономическую деятельность и, с высокой степенью вероятности, не имеет достаточных активов. В компании добавили, что смысла в дальнейших конкурсах на аэропортовые активы нет: ни одному из участников рынка не под силу конкурировать с «АБС».

ДКК на 100% принадлежит АО «Хабаровский аэропорт», которым управляет «УК «Комакс» местного предпринимателя Константина Басюка. Компания предлагала вложить в аэропорт Благовещенска 7,6 млрд рублей, но только ко второму кварталу 2035 года. Она также направила жалобу в УФАС по Амурской области.

В «Аэропортах регионов» отказались от комментариев. В «Новапорте» и **Росавиации не прокомментировали ситуацию.** «Известия» также направили запрос в правительство Амурской области.

Соседняя гавань

Параллельно на Дальнем Востоке разворачивается еще одно противостояние – за аэропорт Южно-Сахалинска. Летом «Аэропорты регионов» договорились с властями субъекта о строительстве нового терминала. Но в конце августа ФАС объявила о проведении проверки на правомерность заключения такого соглашения в отсутствие конкурса. В ФАС не ответили «Известиям» на вопрос об итогах этой проверки. Источники газеты в отрасли говорят, что интерес к активу также проявляет «Базэл».

Борьба холдингов между собой ранее уже приводила к заморозке инвестпроекта. Так, в начале 2019 года было заморожено строительство нового терминала Иркутска из-за расследования ФАС. Ранее власти региона без конкурса заключили с «Новапортом» и «Рампортом» соглашение о развитии воздушной гавани. Вопрос о выборе инвестора и возобновлении работ до сих пор остается открытым.

Последняя ценность

Аэропорты Южно-Сахалинска и Благовещенска остались самыми привлекательными свободными активами на Дальнем Востоке для специализированных игроков, отмечает **исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев.**

– Жители Сахалина не имеют наземного сообщения с материковой частью страны и обречены на использование авиатранспорта. При этом довольно высокий уровень доходов в регионе позволяет формировать платежеспособный спрос на авиауслуги, – объясняет эксперт.

Благовещенск расположен на границе с Китаем, потенциал его аэропорта связан с трансграничной торговлей и туризмом, считает Олег Пантелеев. По его словам, речь не о создании транзитного узла, а скорее конечной точки, от которой возможен беспересадочный разлет по ряду городов России.

Авиакомпания Red Wings, которая в ближайшие годы планирует активно расширять парк за счет самолетов SSJ100, рассматривала Благовещенск как одну из точек базирования части своего флота, добавил Олег Пантелеев.

По словам эксперта, в случае удовлетворения ФАС жалоб компаний срок реализации проектов увеличится. При этом очевидно, что региональные власти постараются не затягивать процесс обновления инфраструктуры.

<https://iz.ru/1076835/german-kostrinskii/dalnevostochnyi-gambit-kholdingi-vstupili-v-borbu-za-aeroport-blagoveshchenska>

КОММЕРСАНТЪ; КСЕНИЯ ВЕРЕТЕННИКОВА, МАРИЯ МАКУТИНА, АНГЕЛИНА ГАЛАНИНА; 2020.22.10; ДЕНЬ ИСПРАВЛЕННОЙ КОНСТИТУЦИИ; ДУМА ОДОБРИЛА ОЧЕРЕДНОЙ ПАКЕТ ЗАКОНОПРОЕКТОВ В РАЗВИТИЕ ОБНОВЛЕННОГО ОСНОВНОГО ЗАКОНА

Госдума в среду приняла восемь законопроектов, внесенных президентом 22 сентября в развитие положений обновленной Конституции. Три из них были одобрены во втором

чтении, еще пять – в первом. Наибольшую дискуссию, как и ожидалось, вызвали поправки к закону «О Конституционном суде». Но от намерения голосовать против этого документа в конце концов отказались даже его главные критики – коммунисты, решившие не участвовать в голосовании.

Во втором чтении в среду рассматривались новая редакция конституционного закона «О правительстве», большой пакет изменений в закон о Конституционном суде (КС) и поправки к закону о прокуратуре. В первом чтении депутаты одобрили поправки к законам «О безопасности», «Об уполномоченном по правам человека», «О Федеральной службе безопасности», «О внешней разведке» и к ряду других федеральных законов.

Законопроект «О правительстве», закрепляющий новый порядок формирования кабинета (премьер, его заместители и «гражданские» министры назначаются президентом после утверждения Госдумой, а министры «силового блока» – после консультаций с Советом федерации), по итогам второго чтения почти не изменился. Ранее сенаторы высказывали недовольство сроком рассмотрения представленных кандидатур (и Думе, и Совфеду на это выделена неделя): в своем отзыве комитет СФ по регламенту назвал его «недостаточным для всестороннего и системного рассмотрения».

Глава комитета Вячеслав Тимченко пояснял тогда “Ъ”, что желательным является срок «хотя бы две недели, чтобы кандидатуры можно было рассмотреть на очередном заседании СФ».

Сенаторы внесли соответствующую поправку, и депутаты, как сообщал ранее “Ъ” глава комитета Думы по законодательству Павел Крашенинников, решили пойти им навстречу и увеличить срок консультаций. Однако перед вторым чтением авторы поправки ее неожиданно отозвали. Один из них, глава комитета СФ по конституционному законодательству Андрей Клишас, пояснил “Ъ”, что такое решение обусловлено желанием синхронизировать сроки рассмотрения кандидатов в министры с Госдумой. «Логика, что правительство должно согласовываться синхронно, имеет право на жизнь, мы с этим согласились», – отметил сенатор.

Николай Коломейцев и Юрий Синельщиков (оба – КПРФ) предложили запретить президенту повторно вносить уже отклоненные Думой кандидатуры, но эта поправка была отклонена. Также коммунисты добивались запрета для членов правительства иметь имущество за границей. Павел Крашенинников напомнил, что эта дискуссия велась при обсуждении поправок к Конституции: «И мы тогда говорили, что есть страны бывшего СССР. И на этом основании мы говорили, что такие ограничения вводить нельзя». Поправку вынесли на отдельное голосование, и она собрала 88 голосов – недостаточно для принятия, но все же немало с учетом низкой посещаемости пленарных заседаний во время пандемии. Позже депутат Коломейцев вернулся к этой теме и спросил коллегу Крашенинникова: «А если мы сделаем оговорку «кроме стран СНГ», эта поправка будет принята?» «Не думаю, что страны надо как-то делить», – ответил глава комитета. В итоге за принятие проекта во втором чтении проголосовали 357 депутатов, двое воздержались.

Больше всего споров вызвал законопроект об изменении закона о КС. Перед вторым чтением господ Крашенинников и Клишас предложили к нему 23 поправки, в том числе о запрете на публикацию особого мнения судей и публичную критику ими решений КС, а также о возможности назначить председателя КС и его заместителя не из числа судей.

Поправку об особом мнении коммунисты вынесли на отдельное голосование: как пояснил депутат Синельщиков, эта новелла нарушает принцип гласности в суде.

А Сергей Иванов (ЛДПР) добавил, что эта норма никак не развивает принятые летом поправки к Конституции. «Кто проголосует за нее, тот подтвердит, что Дума уже не нужна», – обратился он к коллегам. Павел Крашенинников объяснил ее появление желанием «избежать политизации конституционного процесса» и привел в пример страны, где публикация особого мнения тоже запрещена (Италия, Франция, Австрия, Ирландия и др.). Кроме того, по его словам, это сделает решения КС «цельными».

В результате за поправку проголосовали 330 депутатов, а 32 – против. В целом же проект во втором чтении одобрили 366 депутатов, а против был только Юрий Синельщиков. Накануне он говорил “Ъ” о намерении КПРФ голосовать против, но в итоге коммунисты снова, как и в первом чтении, воздержались от голосования. По словам собеседника “Ъ” во фракции, так решило руководство КПРФ.

По поводу других проектов особых возражений у депутатов не было. Принятые во втором чтении поправки к закону «О прокуратуре» закрепляют новый порядок назначения генпрокурора (его будет назначать не Совфед по представлению президента, как раньше, а президент после консультаций с СФ) и вводят запрет для работников прокуратуры на двойное гражданство. Такой же запрет в отношении сотрудников ФСБ и органов внешней разведки содержится в законопроектах, одобренных в первом чтении. Кроме того, в первом чтении приняты поправки о лишении полномочий судей вследствие утраты гражданства РФ или приобретения иного, а также в случае совершения порочащего их честь поступка.

<https://www.kommersant.ru/doc/4540604>

1 КАНАЛ; МИХАИЛ АКИНЧЕНКО; 2020.21.10; САМЫЙ БОЛЬШОЙ И МОЩНЫЙ В МИРЕ ЛЕДОКОЛ «АРКТИКА» В СТРОЮ АТОМНОГО ФЛОТА

Самый мощный и крупнейший в мире российский ледокол введен сегодня в состав атомного флота. «Арктика» – название знакомое с советских лет. Но время диктует новые задачи. А для этого нужны и новые технические возможности.

Современный гигант прирос на 25 метров в длину и на 4 в ширину. Двухреакторная установка отечественной разработки тоже внушительнее. Если в мегаваттах, то ее мощность сопоставима с потреблением стотысячного города. Такая энергия на винтах превращается в почти 82 тысячи лошадиных сил. Значит, и лед более толстый не устоит. А вот экипаж теперь вдвое меньше. Это к тому, что оборудование передовое.

В истории российского атомного флота это второй ледокол с именем «Арктика». Так его назвали в честь другого, уже легендарного корабля, который в 1977 году первым в мире прошел сквозь льды к Северному полюсу. А этот ледокол с легкостью преодолел тот же самый путь уже во время своего первого плавания.

Три недели в пути, позади почти пять тысяч морских миль. О результатах этого плавания капитан ледокола доложил **премьер-министру**. Это было последнее испытание нового ледокола. Экзамен, после которого «Арктика» официально вошла в состав российского флота. В честь этого события над кораблем был поднят государственный флаг.

Достоинства этого ледокола можно перечислять долго: он самый проходимый, самый мощный, самый большой. А можно сказать просто – он единственный в мире. Ни одна страна, кроме России, не обладает ни подобными кораблями, ни технологиями их строительства.

«Строительство этого судна потребовало больших усилий и слаженной работы. Тем более что первый этап совпал с введением антироссийских санкций. Но, несмотря на это, ледокол построен. И, что особенно важно, – на российских верфях, на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге. Это еще одно подтверждение больших возможностей российских ученых и специалистов в атомном судостроении», – отметил **премьер-министр Михаил Мишустин**.

«Радует то, что на Балтийском заводе готовятся к сдаче еще два ледокола – «Сибирь» и «Урал». В этом году заложена «Якутия». Мы ожидаем еще и «Чукотку» в ближайшее время. На верфях завода «Звезда» будет заложен ледокол «Лидер». И это подтверждение абсолютного и бесспорного лидерства Российской Федерации в Арктическом регионе», – сказал глава госкорпорации «Росатом» Алексей Лихачев.

Возможности нового ледокола впечатляют. Он способен проламывать льды толщиной в три метра – непреодолимая преграда для атомоходов предыдущего поколения,

рассчитанных максимум на двухметровые льды. Чтобы обеспечить такую мощь, «Арктику» оснастили сразу двумя ядерными реакторами.

«Каждый реактор – 175 мегаватт. Инновационные реакторы здесь впервые применены», – рассказали премьеру.

Относительно небольшая осадка позволяет этому кораблю работать не только в открытом море, но и в устье крупнейших сибирских рек. А еще он легкий в управлении. При длине корпуса в 173 метра может развернуться практически на месте.

Все эти уникальные возможности позволяют кораблю выполнять главную задачу, для которой он и строился, – обеспечивать максимально продолжительную навигацию на Северном морском пути, водить сквозь льды караваны торговых судов.

«Доставка грузов здесь ведется круглогодично, несмотря на весьма сложные метеоусловия. Мы ежегодно наращиваем объем перевозок. Несмотря на ограничения в мировой торговле, за девять месяцев текущего года этот объем составил 24,5 млн т. Важно использовать весь потенциал этого кратчайшего маршрута, который соединяет Европу и Азию. Инфраструктура, которую мы сегодня создаем для российских грузов – это база для наращивания в будущем и, конечно же, международных транзитных перевозок», – заявил премьер.

Насколько перспективен Северный торговый путь морем из Азии в Европу и обратно, можно понять, если просто взглянуть на карту. По сравнению с привычным маршрутом он примерно на треть короче и быстрее, а значит, и расходы на доставку грузов меньше. Единственное препятствие – льды, но с появлением достаточного количества ледоколов эта проблема решается. В свой первый рабочий рейс «Арктика» отправляется в декабре.

<https://www.1tv.ru/news/2020-10-21/395440->

[samyu_bolshoy_i_moschnyy_v_mire_ledokol_arktika_v_stroyu_atomnogo_flota](https://www.1tv.ru/news/2020-10-21/395440-samyu_bolshoy_i_moschnyy_v_mire_ledokol_arktika_v_stroyu_atomnogo_flota)

<https://www.1tv.ru/news/2020-10-21/395422->

[samyu_bolshoy_i_moschnyy_v_mire_ledokol_arktika_prinyat_v_sostav_atomnogo_flota_rossii](https://www.1tv.ru/news/2020-10-21/395422-samyu_bolshoy_i_moschnyy_v_mire_ledokol_arktika_prinyat_v_sostav_atomnogo_flota_rossii)

<https://www.1tv.ru/news/2020-10-21/395408->

[ledokol_arktika_prinyat_v_sostav_atomnogo_flota_rf](https://www.1tv.ru/news/2020-10-21/395408-ledokol_arktika_prinyat_v_sostav_atomnogo_flota_rf)

ИНТЕРФАКС; 2020.21.10; МИШУСТИН ОБЕСПОКОЕН СИТУАЦИЕЙ СО СТРОИТЕЛЬСТВОМ ПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В АРКТИКЕ

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин заявил о рисках срыва строительства отдельных объектов транспортной инфраструктуры Арктической зоны, выступает за смену подхода к реализации портовых проектов на Северном морском пути.

«Госкорпорация «Росатом», которая наделена функциями оператора Северного морского пути, отвечает только за ледокольную проводку и развитие портов в границах транспортного коридора. Ну а порты за границей Северного морского пути и вся остальная транспортная инфраструктура – это сфера ответственности **министерства транспорта РФ**. И как раз этой целостной картины развития транспортной инфраструктуры Арктической зоны мы видим не до конца», – сказал Мишустин на совещании по развитию Севморпути.

«Сегодня отсутствует увязка развития Северного морского пути и сроков решения отдельных важных задач, я считаю, (сроки – ИФ) избыточно затянуты», – сказал Мишустин.

По его словам, есть «риски срыва сроков строительства объектов федеральной собственности в Мурманске, на Чукотке и Камчатке».

«И такой подход необходимо менять», – подчеркнул он.

На совещании по развитию СМП он заявил о необходимости детального обсуждения тематики исполнения задач по развитию инфраструктуры Севморпути.

Глава Минвостокразвития Александр Козлов на совещании также обратил внимание на риски срыва портовых проектов. Конкурсные процедуры для СПГ-терминала

«НОВАТЭК» (МОЕХ: NVTK) на Камчатке не состоялись, так как подтвержденная Главгосэкспертизой стоимость объектов оказалась ниже рыночной, напомнил он. «**Минтранс** инициировал перепроектирование, по результатам которого станет понятно, сколько потребуется дополнительных средств. Если соответствующие объекты не ввести в I квартале 2022 г., то сроки строительства перегрузочного комплекса могут быть сорваны», – сказал Козлов.

«Также хотел бы обратить внимание коллег из **Минтранса**, что ввод в эксплуатацию плавучего хранилища газа в Мурманске запланирован на декабрь 2022 года. Заключение контракта на строительство объектов федеральной собственности планируется в октябре следующего года. На их создание останется меньше года (объекты должны быть построены не позднее сентября 2022 г.). Здесь тоже нельзя допустить несинхронных действий», – добавил Козлов.

<https://realty.ria.ru/20201021/sevmorput-1580829480.html>

РИА НОВОСТИ; 2020.21.10; РОССИЯ ОБНУЛИТ НДС НА МОРСКУЮ ПЕРЕВАЛКУ И ЛЕДОКОЛЬНОЕ СОПРОВОЖДЕНИЕ ГРУЗА

Правительство решило обнулить НДС на морскую перевалку и ледокольное сопровождение экспортных грузов, сообщил **глава кабинета Михаил Мишустин**, выступая на совещании по развитию Севморпути в Мурманске.

«Регион имеет право предоставлять льготы по налогу на прибыль для организаций для стимулирования дальнейшего роста перевозок экспортных российских грузов. Принято решение снизить до нуля соответствующую ставку налога на добавленную стоимость на морскую перевалку и на соответствующее ледокольное сопровождение», – сказал **Мишустин**.

<https://ria.ru/20201021/nds-1580821677.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.21.10; НОВАТЭК ПРОСИТ ОБЕСПЕЧИТЬ ИНВЕСТОРАМ КОНКУРЕНТНЫЙ УРОВЕНЬ ПОРТОВЫХ СБОРОВ, ОКУПАЮЩИХ ОПЕРАЦИОННЫЕ ЗАТРАТЫ

«НОВАТЭК» просит обеспечить портовые сборы, окупающие операционные затраты. Такое предложение **глава компании Леонид Михельсон** озвучил на совещании по развитию Северного морского пути в Мурманске под руководством **премьер-министра Михаила Мишустина**.

«Начисление государства в инвестиции в развитие нового атомного ледокольного флота должны обеспечить конкурентоспособный уровень транспортных расходов по Севморпути. Тарифы на ледокольную проводку и портовые сборы должны формироваться, мы считаем, из компенсации операционных издержек и корректироваться по мере роста грузооборота», – сказал Михельсон.

«В мае-июне этого года мы осуществили сверххранные рейсы в Китай по восточному маршруту. Фактически уже подтверждена возможность безопасной навигации с мая по январь месяц. Следующая задача обеспечение круглогодичной навигации в Восточном секторе, мы постоянно это обсуждаем. Для оптимизации логистических затрат создается перевалочный пункт, как в Мурманске и на Камчатке. Мы поддерживаем выступление Александра Александровича (Козлова, глава Минвостокразвития– ИФ), что необходимо срочно заключить контракт на создание на объектах федеральной собственности перевалки на Камчатке. Необходимо заключение контракта на дноуглубительные работы в Авачинской бухте, по нашим оценкам, не позднее февраля, чтобы в первом квартале 2022 года эти работы должны быть готовы. Это позволит в рамках поручения по газификации региона обеспечить необходимые объемы поставки газа», – добавил глава «НОВАТЭК» (МОЕХ: NVTK).

ТАСС; 2020.21.10; БЕГЛОВ: РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ В ПЕТЕРБУРГ ПО СЕВМОРПУТИ ПОЗВОЛЯТ ВДВОЕ УДЕШЕВИТЬ ПРОДУКЦИЮ

Организация регулярных рейсов между Дальним Востоком и Санкт-Петербургом по Северному морскому пути позволит вдвое снизить себестоимость продукции за счет уменьшения затрат на доставку, а также сократить сроки поставок. Об этом сообщил в среду губернатор Санкт-Петербурга Александр Беглов после совещания в режиме ВКС с председателем правительства России Михаилом Мишустиним по вопросу развития Северного морского пути.

«Результатом использования Севморпути станет выгодная экономика морских перевозок, снизится себестоимость перевозимой продукции за счет уменьшения затрат на ее доставку», – привела слова Беглова пресс-служба городской администрации.

Губернатор отметил, что только Петербург в европейской части России может принимать такие грузовые суда и быстро работать с грузами. «По его словам, организация регулярных контейнерных линий между Дальним Востоком и Петербургом позволит существенно нарастить мощности Северного морского пути и сократить сроки поставок рыбы на запад примерно вдвое, что очень важно во время путины», – уточнили в пресс-службе.

Представители администрации уточнили, что Петербург уже развивает логистический потенциал главной арктической магистрали. С прошлого года в морской порт «Большой порт Санкт-Петербург» заходит атомный контейнеровоз «Севморпуть». На судах по Северному морскому пути доставляется продукция рыбоперерабатывающих предприятий Дальнего Востока. В этом году было доставлено более 5 тыс. тонн рыбы. В следующем году город готов принять до четырех подобных рейсов.

Петербург готов стать транспортным хабом, где будут консолидироваться различные партии грузов из регионов страны для их дальнейшей отправки по Северному морскому пути. Для создания такого грузового центра в Петербурге сейчас реализуется проект «Агрегатор грузооборота по Северному морскому пути». Параллельно ведется работа с транспортно-логистическими и экспедиторскими организациями Северо-Запада и «Атомфлотом».

Беглов отметил, что сейчас стоит задача обеспечения обратной загрузки кораблей, следующих из Петербурга на Дальний Восток, и она решается, уже выработаны совместные предложения с логистическим кластером.

<https://tass.ru/ekonomika/9777475>

ИНТЕРФАКС; 2020.21.10; СТРУКТУРА БОКАРЕВА НА ФОНЕ ИЗМЕНЕНИЙ КОНЪЮНКТУРЫ РЫНКА ВЫХОДИТ ИЗ ПРОЕКТА УГОЛЬНОГО ПОРТА ЛАВНА В МУРМАНСКЕ

АО «Компания «БизнесГлобус» Андрея Бокарева выходит из проекта по строительству угольного терминала Лавна в Мурманске.

«Нет (не сохраняются планы – ИФ). Рынка не видим. Мощностей достаточно на северо-западе, поэтому строить порт в Мурманске мы не будем», – сказал Бокарев «Интерфаксу», отвечая на вопрос сохраняются ли планы по участию в проекте строительства терминала Лавна.

Как сообщалось, в апреле 2019 года концессионер проекта ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК) подписала с пулом инвесторов акционерное соглашение и договоры купли-продажи долей в ООО «Морской торговый порт Лавна» (МТПЛ, оператор проекта).

Структура Бокарева АО «Компания «БизнесГлобус» и АО «Центр развития портовой инфраструктуры» (совладелец ООО «Морской порт «Суходол») получили по 30% в МТПЛ. У холдинга АО ХК «СДС-Уголь» Михаила Федяева и Владимира Гридина 25%. Еще 10% у АО «РЖД-инфраструктурные проекты» и 5% – у ГТЛК.

Строительство угольного терминала «Лавна» может быть отложено на неопределенный срок, сообщил в среду «Коммерсантъ» со ссылкой на источники в отрасли.

ТАСС; 2020.21.10; МОСТ ЧЕРЕЗ ЛЕНУ В ЯКУТИИ НАХОДИТСЯ В ЛИСТЕ ОЖИДАНИЯ НА ВКЛЮЧЕНИЕ В МАГИСТРАЛЬНЫЙ ПЛАН

Мост через реку Лена в Якутии находится в листе ожидания на включение в **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ)**, в составе которого может получить финансирование. Однако это возможно только при наличии проектно-сметной документации и дополнительных соответствующих решений, сообщил первый замминистра транспорта **Иннокентий Алафинов**, выступая на заседании в Госдуме.

«Мост Якутска стоит в листе ожидания на включение с деньгами в **комплексный план** при наличии проектно-сметной документации и дополнительных решений, связанных с его финансированием или с приоритизацией внутри действующих ограничений, – сказал **Алафинов**. – В сегодняшнем бюджете и госпрограмме средств на реализацию указанного проекта нет. В том числе имею в виду, что отсутствует проектно-сметная документация в каком-либо виде».

Как отмечалось в паспорте проекта нового моста, капитальные расходы на его строительство составят 77,9 млрд рублей, прочие – около 5,5 млрд рублей. При этом группа «ВИС» (занимается проектированием и строительством объекта) намерена профинансировать за счет собственных средств до 20% его стоимости.

<https://tass.ru/ekonomika/9773355>

НОВОСТИ ЯКУТИИ; МАРИЯ ДАШИНА; 2020.21.10; НА ЧЕМ НАСТАИВАЕТ ДЕПУТАТ ГОСДУМЫ ГАЛИНА ДАНЧИКОВА

Как будем летать зимой в Якутск, где самолеты жестко тормозят при посадке? Вопрос об обеспечении безопасности полетов депутат Госдумы Галина Данчикова поставила перед **первым заместителем министра транспорта РФ Иннокентием Алафиновым** на думском Комитете по бюджету и налогам.

В среду, 21 октября, на его заседании рассматривалась детально госпрограмма «Развитие транспортной системы РФ», которая будет финансироваться из федерального бюджета в 2021-2023 годах. Третий год парламентарий поднимает перед **Минтрансом России** вопрос о сооружении соединительного пандуса между реконструируемой и действующей взлетно-посадочной полосой в аэропорту города Якутска, который позволит повысить безопасность полетов для всех типов воздушных судов без ограничений.

Галина Данчикова не скрывала беспокойства, когда говорила, как жители и гости республики всякий раз испытывают волнение в ожидании жесткого торможения при посадке самолета, зная, что взлетно-посадочная полоса короткая, а зимой из-за туманов ситуация становится еще сложнее.

Первый замминистра транспорта РФ Иннокентий Алафинов сказал, что в рамках Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры, так называемого тринадцатого **нацпроекта**, завершение реконструкции столичного аэропорта перенесено на 2023 год. Сейчас **Росавиация** работает с проектной организацией по корректировке ПСД, чтобы с 2021 года приступить к сооружению пандуса.

Отметим, что накануне думский комитет обсуждал прогнозные параметры социально-экономического развития страны и трехлетнего бюджета с участием руководителей Минфина РФ Антона Силуанова, Минэкономразвития Максима Решетникова, председателя Счетной палаты Алексея Кудрина.

Галина Данчикова задала федеральным министрам очень важные для регионов вопросы. Первый – о газификации территорий в рамках госпрограммы «Энергоэффективность и развитие энергетики». Второй – о подкреплении финансирования переданных в сфере

лесных отношений полномочий с федерального на региональный уровень. Третий – давно обсуждаемый на всех уровнях вопрос о строительстве мостового перехода через реку Лену.

Председатель думского комитета Андрей Макаров, поддерживая Галину Данчикову, предложил Антону Силуанову проработать с министерством энергетики вопрос о развитии газификации субъектов, который сегодня волнует депутатский корпус, и рассмотреть его в рамках госпрограммы как исполнение поручения президента отдельно. «Мы должны услышать реальные предложения или хотя бы видение того, как будем поставленную главой государства задачу реализовывать», – сказал председательствующий на заседании Андрей Макаров.

Силуанов, отвечая на вопрос Галины Данчиковой, планирует ли правительство РФ предоставить госгарантии под выпуск инфраструктурных облигаций концессионерами, что можно было бы рассмотреть при строительстве мостового перехода через Лену в Якутии, который будет строиться с участием ГЧП, сказал: «В 2021 году Правительство РФ предусматривает предоставление государственных гарантий регионам. Но по мостовому переходу в Якутии такая гарантия не планировалась. Однако, если этот проект будет структурирован, и у него появятся не только реальные участники, но и инвесторы, готовые вкладывать в строительство частные инвестиции, то тогда мы сможем помочь с гарантийной поддержкой».

Отвечая на вопрос о предполагаемых источниках и механизмах финансирования стратегически важного для Якутии и Дальнего Востока инфраструктурного объекта, **Иннокентий Алафинов** по сути подтвердил тоже самое, что говорил министр финансов Антон Силуанов. Из чего можно сделать вывод, что четкая позиция правительства РФ по возведению мостового перехода через Лену есть.

Однако на сегодняшний день проектно-сметной документации нет, соответственно не предусмотрены средства в проекте бюджета и отраслевой госпрограмме, пояснил **Иннокентий Алафинов**. Правительственной комиссией по транспорту проект Ленского моста внесен в «лист ожидания» и при условии, о которых говорили министры, он может быть включен в **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** до 2024 года, сказал он.

13 февраля 2020 года между правительством Республики Саха (Якутия) и ООО «Восьмая концессионная компания» подписано концессионное соглашение на строительство Ленского моста, который свяжет три федеральные и пять региональных автодорог, Амуро-Якутскую железнодорожную магистраль, речной порт и международный аэропорт с круглогодичной транспортной сетью России.

Сегодня его отсутствие служит сдерживающим фактором развития экономики республики и транспортной доступности населения. Единственная круглогодичная автомобильная дорога «Лена» все проблемы самого удаленного и территориально крупного региона не решает.

<http://www.1sn.ru/253197.html>

ТАСС; 2020.21.10; УЧАСТКИ ТРЕХ РЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАСС РЕМОНТИРУЮТ НА СЭКОНОМЛЕННЫЕ СРЕДСТВА ДОРОЖНОГО ФОНДА КБР

Участки трех региональных автомобильных дорог в Кабардино-Балкарии (КБР) отремонтируют за счет экономии средств дорожного фонда. Общая протяженность обновленного полотна составит 8,5 км, все работы будут завершены к концу ноября, сообщили в среду журналистам в **пресс-службе Министерства транспорта** и дорожного хозяйства КБР.

«В рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» в Кабардино-Балкарии за счет экономии средств дорожного фонда регионального бюджета ремонтируют еще три дороги. Работы по ремонту и восстановлению

изношенных верхних слоев асфальтобетонного покрытия будут произведены на автомобильных дорогах Шалушка – Каменка, Нальчик – Нарткала и Кенже – Каменка общей протяженностью 8,5 км, все работы на дополнительных участках будут завершены до конца ноября», – говорится в сообщении.

На данный момент на участках Кенже – Каменка и Нарткала – Нальчик установлены необходимые дорожные знаки и ведутся работы по фрезеровке существующего асфальтобетонного покрытия. Здесь вскоре появится асфальтобетонное покрытие из щебеночно-мастичного асфальтобетона. «На автодороге Шалушка – Каменка, где в текущем году уже было отремонтировано более 6 км по центральной улице Шалушки, дорожники сняли старое покрытие и уложили выравнивающий слой из асфальтобетонной смеси», – уточнили в министерстве.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/ucastki-treh-regionalnyh-trass-remontiruut-na-sekonomlennye-sredstva-doroznogo-fonda-kbr>

ТАСС; 2020.21.10; МУРМАНСКИЕ ВЛАСТИ ОРГАНИЗОВАЛИ ПРОЕКТ ПО СБОРУ ОБРАЩЕНИЙ ОТ ЖИТЕЛЕЙ О КАЧЕСТВЕ ДОРОГ

Власти Мурманской области организовали проект «Дороги Мурманска», с помощью которого начали собирать предложения от жителей региона по ремонту сети дорог. На основе полученной информации власти будут принимать решение о приведении в порядок магистралей в том числе в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщила в среду **пресс-служба** регионального правительства.

«Правительство Мурманской области и администрация города Мурманска приглашают жителей столицы Кольского Заполярья поделиться своим мнением о том, какие дороги нужно отремонтировать в городе. От решения северян зависит, какие улицы будут поданы в национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» на 2021-2023 годы», – отмечается в сообщении.

По данным **пресс-службы**, в 2020 году в Мурманской области в рамках **нацпроекта** дорожники уложили новый асфальт на 57 км дорог.

«Сбор предложений от жителей Мурманска проходит на площадке «Регион51» во «ВКонтакте» до 22 октября включительно. Далее по всем предложенным адресам проедут эксперты и общественники, чтобы выбрать наиболее поврежденные и неудобные для передвижения участки проезжей части», – говорится в сообщении.

Финальный этап проекта – голосование на портале «Наш север». Здесь мурманчане смогут определить итоговый перечень дорог, которые должны быть отремонтированы уже со следующего года.

«Я считаю, что это правильно, когда жители формируют запрос на проведение ремонтных работ. Каждый день мурманчане ходят и ездят по этим улицам, задача руководства города и области – сделать их маршруты комфортными и безопасными. В этом году мы сделали несколько важных выводов, которые помогут улучшить систему ремонта дорожной сети в будущем: мы будем строже относиться к соблюдению требований качества, поменяем подход к работе с подрядчиками», – цитирует **пресс-служба** слова вице-губернатора Мурманской области Юрия Сердечкина.

Показатели удовлетворенности населения качеством дорог планируется включить в новую редакцию «дорожного» **нацпроекта**, рассчитанную на реализацию до 2030 года.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/murmanskije-vlasti-organizovali-proekt-po-sboru-obrasenij-ot-zitelej-o-kacestve-dorog>

ТАСС; 2020.21.10; ОРЛОВСКИЕ ВЛАСТИ НАПРАВЯТ НА РЕМОНТ И СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ БОЛЕЕ 1 МЛРД РУБЛЕЙ В 2021 ГОДУ

Власти Орловской области планируют направить 1 млрд 61 млн руб. на ремонт и строительство дорог в регионе по **нацпроекту «Безопасные и качественные**

автомобильные дороги» в 2021 году. Об этом сообщила в среду **пресс-служба** Орловского облсовета.

«На проект **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** планируется направить 1 млрд 61 млн рублей в 2021 году», – говорится в сообщении.

По данным **пресс-службы**, на эти средства отремонтируют 33 дороги протяженностью почти 103 км. В настоящее время заключены контракты на 18 объектов в Орле и Орловском районе на сумму более 402 млн рублей, из них на 7 объектах уже ведутся работы.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/orlovskie-vlasti-napravat-na-remont-i-stroitelstvo-dorog-bolee-1-mlrd-rublej-v-2021-godu>

ТАСС; 2020.21.10; УЧАСТОК ТРАССЫ НЕВЕЛЬСК – ТОМАРИ – ШАХТЕРСК НА САХАЛИНЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ ДО КОНЦА ГОДА

Капитальный ремонт на участке трассы регионального значения Невельск – Томари – аэропорт Шахтерск, проходящем через село Костромское в Холмском районе, завершится раньше запланированного срока – до конца 2020 года. Об этом в среду сообщили журналистам в управлении автомобильных дорог Сахалинской области.

Село Костромское расположено на западном побережье острова Сахалин. Ремонт проходящей через населенный пункт дороги очень важен для автомобилистов, так как она является участком трассы, соединяющей Холмский и соседний Томаринский районы с общим населением более 42,5 тыс. человек.

«По государственному контракту завершение работ запланировано в 2021 году, но благодаря перераспределению лимитов финансирования и опережению подрядной организацией графика объект планируется завершить в 2020 году», – сообщили в управлении.

По информации управления, всего на ремонт участка в селе выделено 245 млн рублей. На объекте уже выполнены работы по устройству земляного полотна с заменой непригодного грунта в основании, переустройству и защите кабелей связи и линии электропередачи, устройству тротуаров и наружного освещения. Уложен верхний слой основания из пористой асфальтобетонной смеси и выполнен ремонт водопропускной железобетонной трубы. Осталось выполнить работы по монтажу автобусных павильонов и устройству геосетки на основе полиэфирных нитей с битумной пропиткой. После этого будет уложен итоговый слой покрытия из плотной мелкозернистой асфальтобетонной смеси и выполнено обустройство дороги: установка дорожных знаков и нанесение дорожной разметки.

«Мы живем на острове, а это значит, что проблема плохих дорог должна у нас решаться с особым усилием. Транспортная доступность внутри региона и с другими регионами страны – первоочередная задача. И в этом вопросе важно заниматься не только масштабными делами, объединяющими разные субъекты РФ и даже страны, но и в первую очередь сделать комфортным перемещение по нашим островам», – прокомментировали ТАСС в правительстве Сахалинской области.

В июне областные власти сообщали журналистам о завершении капитального ремонта на еще одном участке трассы Невельск – Томари – Шахтерск, который проходит в границах села Пионеры в Холмском районе. В этом населенном пункте ранее никогда не было асфальтированной дороги. При этом село имеет большое значение для региона, так как на его территории располагается центр медико-социальной реабилитации «Чайка».

О нацпроекте

Работа по ремонту трассы Невельск – Томари – Шахтерск ведется по национальному проекту **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, инициированному в 2018 году **президентом РФ Владимиром Путиным** и рассчитанным на 2019-2024 года. Планируется, что в стране благодаря его реализации доля автодорог регионального

значения в нормативном состоянии к 2024 году (по сравнению с 2017 годом) должна вырасти с 43,1 до 50,9 процента, вдвое увеличится (до 85 процентов) протяженность дорог городских агломераций в нормативном состоянии. Финансирование **нацпроекта** со стороны регионов РФ за шесть лет составит более 4 трлн рублей, федеральный бюджет направит более 440 млрд рублей.

Всего в этом году по **нацпроекту** в Сахалинской области заасфальтируют более восьми километров автодорог регионального значения и еще 17 километров в границах Южно-Сахалинской городской агломерации. Ход дорожных работ находится на постоянном контроле регионального правительства и губернатора Валерия Лимаренко.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/ucastok-trassy-nevelsk-tomari-sahtersk-na-sahaline-otremontiruut-do-konca-goda>

ТАСС; 2020.20.10; ПЕРВАЯ ПРОЕКЦИОННАЯ «ЗЕБРА» ПОЯВИЛАСЬ В ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

Первый проекционный пешеходный переход обустроили в Ленинградской области. В темное время суток и при плохой погоде инновационная «зебра» заранее предупредит водителей о необходимости снизить скорость, сообщает **пресс-служба** регионального комитета по дорожному хозяйству.

«Ключевая особенность технической новинки – обеспечение видимости перехода зимней ночью, а также в условиях тумана, дождей и снегопадов. Направленный свет позволяет видеть переход и людей на нем на расстоянии до 150 метров. Кроме того, яркая световая разметка не истирается колесами и привлекает к себе внимание издалека», – отметил глава дорожного комитета Ленинградской области Денис Седов, слова которого приводятся в сообщении.

Новая «зебра», создаваемая с помощью мощных лазерных проекторов, появилась на оживленном Выборгском шоссе в границах города Сертолово в качестве пилотного проекта. Во время предстоящей зимы дорожники будут отслеживать работу перехода и оценят эффективность такого решения для региональных дорог Ленинградской области. Работы по созданию проекционного перехода велись по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/pervaa-proekcionnaa-zebra-poavilas-v-leningradskoj-oblasti>

КОММЕРСАНТЪ ЯРОСЛАВЛЬ; 2020.20.10; В ОНФ ОЦЕНИЛИ СИТУАЦИЮ С РАЗРУШЕНИЕМ ДОБРЫНИНСКОГО МОСТА В ЯРОСЛАВЛЕ

В ярославском региональном отделении ОНФ считают начавшееся разрушение только что отремонтированного участка Добрынинского путепровода событием «из ряда вон выходящим», которое могло привести к фатальным последствиям, сообщает «Ярньюс». Напомним, в мэрии Ярославля 20 октября сообщили, что в начале ноября будет открыто движение по одной половине отремонтированного Добрынинского моста. Вторая половина, которую уже открывали для движения после ремонта в мае 2020 года, будет закрыта, так как из-за ошибок в проектировании началось разрушение пролетных конструкций. В мэрии отметили, что в связи со сложившейся ситуацией они передали необходимые документы в правоохранительные органы.

По словам руководителя исполкома ярославского регионального отделения ОНФ Игоря Ямщикова, мэрия правильно поступила, обратившись в правоохранительные органы.

«Куча денег выброшена в корзину. Эти деньги не с неба свалились, это средства налогоплательщиков. Проект прошел государственную экспертизу. Но я бы не стал обвинять мэрию. Не вижу фатального нарушения со стороны администрации. Мэрия нашла в себе силы признать ошибку, взяла на себя огонь критики. Хуже было бы, если бы

мост приняли, ленточки перерезали, а потом он рухнул. Да, неприятно, да, неудобства, но фатальных последствий удалось избежать», – цитирует «Ярньюс» господина Ямщикова. Напомним, что сквозной проезд по отремонтированному участку Добрынинского путепровода был открыт 12 мая. Через неделю мост снова закрыли на 10 дней из-за выявленных дефектов в пролетном строении. Затем запрет на движение по мосту несколько раз продлевали. Экспертизу разрушающегося участка проводили специалисты из Санкт-Петербурга и Москвы. По последним данным, на завершение ремонта проблемного участка потребуется несколько месяцев.

Капитальный ремонт Добрынинского путепровода ведется в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Работы выполняет подрядная организация АО ГК «ЕКС», с которой подписан контракт на сумму более 490 млн руб. В июне 2020 года на завершение работ по ремонту Добрынинского путепровода было направлено еще 292 млн руб. По плану завершение ремонта было намечено на октябрь 2020 года.

<https://www.kommersant.ru/doc/4540458>

КОММЕРСАНТЬ ЯРОСЛАВЛЬ; ЕКАТЕРИНА РУДЕНКО; 2020.21.10; В ЯРОСЛАВЛЕ ОБНАРУЖИЛИ СВАЛКУ АСФАЛЬТА НА БЕРЕГУ ВОЛГИ

В Ярославле инспекторы государственного экологического надзора проводят проверку в связи с обнаружением возле Тутаевского шоссе в районе поселка Скобыкино несанкционированной свалки строительных отходов и грунта, сообщили в департаменте охраны окружающей среды и природопользования Ярославской области. В сообщении отмечается, что проверка началась в связи с сообщениями жителей в соцсетях о том, что на берегу Волги в Дзержинском районе появилась несанкционированная свалка.

Председатель комитета государственного экологического надзора департамента охраны окружающей среды и природопользования Александр Прибылов отметил, что на месте был обнаружен строительный мусор, включая бой железобетонных изделий, снятое асфальтовое покрытие, асфальтобетонную смесь, общим объемом около 500 куб. м.

«Свалка не затронула границ особо охраняемой природной территории регионального значения Ярославской области – памятника природы “Скобыкинский парк”. На момент осмотра установить лиц, причастных к организации мест несанкционированного складирования отходов не удалось, ведется проверка полученной от очевидцев информации», – уточнил господин Прибылов, добавив, что сведения об выявленной свалке была передана в районную администрацию.

В департаменте сообщили, что за организацию стихийной свалки предусмотрен штраф для граждан до 2 тыс. руб., для должностных лиц – до 30 тыс. руб., для юридических лиц – до 250 тыс. руб.

Напомним, в настоящее время завершаются ремонтные работы на Тутаевском шоссе. Капитальный ремонт дороги производится в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Контракт был заключен с компанией АО ГК «ЕКС» на сумму более 650 млн руб.

<https://www.kommersant.ru/doc/4540252>

КОММЕРСАНТЬ САМАРА; ГЕОРГИЙ ПОРТНОВ; 2020.21.10; НАЗВАНЫ СРОКИ СТРОИТЕЛЬСТВА НОВОЙ ТРАНСПОРТНОЙ РАЗВЯЗКИ В САМАРЕ

Строительство новой транспортной развязки планируется в следующем году в Самаре. Она появится на пересечении Аэропортовского шоссе и ул. Чекистов. Об этом сообщает городская администрация.

Перекресток в этом районе планируется реконструировать. После этого подрядчик обустроит кольцевую развязку с максимальным радиусом островков безопасности. В

настоящее время разработана необходимая документация по этому проекту. Сейчас в этом районе располагается пост ДПС.

Кроме того, в 2021 году в Самаре будут установлены новые ограждения на Южном шоссе. Они позволят разделить транспортные потоки встречных направлений. Их проект также уже разработан. Работы проведут по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

<https://www.kommersant.ru/doc/4540194>

КОММЕРСАНТЬ РОСТОВ; 2020.21.10; В РОСТОВЕ ЗАВЕРШИЛИ РЕМОНТ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ

В нынешнем году в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в донской столице отремонтировали 24 объекта дорожной инфраструктуры. Все запланированные по **нацпроекту** работы уже завершены, сообщил в ходе пресс-тура по объектам дорожного строительства и ремонта заместитель главы администрации Ростова по транспорту и дорожному хозяйству Константин Солонский.

Один из объектов, отремонтированных в 2020 году за счет средств **нацпроекта** – ул. Штахановского. Это дорога протяженностью 1 км и шириной 23 м. Здесь укрепили дорожное полотно, заменили верхний слой твердого покрытия, отремонтировали тротуары и установили бордюры. Реализация проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в Ростове продолжается.

«Сейчас мы готовим документы по объектам 2021 года, – рассказал Константин Солонский. – Постараемся провести конкурсные процедуры до конца текущего года, чтобы подрядчики смогли приступить к работе сразу при наступлении благоприятных погодных условий».

Также в Ростове реализуется городская программа асфальтирования грунтовых дорог. Глава городской администрации Алексей Логвиненко поставил задачу завершить эту работу в течение 10 лет. В нынешнем году программа охватила шесть грунтовок. Работы проводятся в комплексе. В частности, на ул. Алагирской, признанной в 2019 году самой «убитой» улицей России, появилось асфальтобетонное покрытие, ливневые канализации и новые тротуары.

Среди других крупных проектов – строительство нового путепровода на ул. Малиновского. Работы здесь ведутся круглосуточно, уже установлены все пять опор будущего моста, забетонированы 80 м. плиты проезжей части.

«Это важная артерия, и чем быстрее мы ее построим, тем лучше для всех ростовчан, – заявил Константин Солонский. – В декабре 2021 года путепровод должен быть завершен на все сто процентов и сдан в эксплуатацию».

Нынешний год ознаменовался новыми подходами в дорожном строительстве в Ростове. При комплексном освоении новых территорий дороги строятся на опережение. В микрорайоне Левенцовском по этому принципу до конца года появятся четыре новых дороги на ул. Маршала Жукова, Еяна и Ткачева. Дорога на ул. Маршала Жукова включает в себя парковки, велодорожки и отбойники, хотя домов рядом с ней еще нет. Сейчас готовность дороги – 65%, осталось установить наружное освещение, светофорные объекты, благоустроить прилегающую территорию. Работы ведутся в рамках федеральной программы развития жилищного строительства «Стимул».

К концу следующего года в Левенцовке планируется также построить продолжение улиц Еяна, Ткачева, Еременко и Жданова по федеральному проекту «Жилье».

<https://www.kommersant.ru/doc/4540473>

На ту же тему:

<https://rostov.rbc.ru/rostov/freenews/5f8fe31f9a79470e46185f77>

ИЗВЕСТИЯ; 2020.21.10; БОЛЕЕ 60 НОВЫХ ГАЗОМОТОРНЫХ АВТОБУСОВ ДОСТАВЯТ В ВОРОНЕЖ

Власти Воронежа потратят 1,5 млрд рублей на закупку новых автобусов большого класса. Как пояснил глава города Вадим Кстенин, мэрия заключила договор лизинга на приобретение 62 автобусов на газомоторном топливе с инфраструктурой для маломобильных граждан. В конце октября – начале ноября они будут доставлены.

Также власти подали еще одну заявку в **Минтранс** на дополнительную поставку еще 60 автобусов до конца I квартала 2021 года, передает ИА «Абирег».

«Нам подтвердили приобретение этих автобусов. Теперь у нас появятся 120 новых автобусов только с конвейера», – рассказал глава города.

Решение проблем с отсутствием маршруток по вечерам мэр видит в заключении брутто-контрактов с перевозчиками. Этот механизм предполагает оплату работы перевозчиков из казны за километры пробега вне зависимости от количества перевезенных пассажиров.

Напомним, крупный перевозчик в Воронеже планирует полностью обновить систему видеонаблюдения в транспорте в течение года. Модернизация обойдется примерно в 20 млн рублей. Основной целью видеонаблюдения является обеспечение безопасности перевозок. Диспетчеры могут оперативно отслеживать состояние водителя и ситуацию внутри автобуса.

<https://iz.ru/1076930/2020-10-21/bolee-60-novykh-gazomotornykh-avtobusov-dostaviat-v-voronezh>

ИЗВЕСТИЯ; 2020.21.10; НАРОДНЫЙ ПРОЕКТ «ДОРОГИ МУРМАНСКА» ЗАПУСТИЛИ В ЗАПОЛЯРЬЕ

Правительство Мурманской области и городская администрация запустили народный проект «Дороги Мурманска». Жители смогут рассказать о том, какие дороги необходимо отремонтировать со следующего года.

На предложенных магистралях эксперты и общественники выберут наиболее поврежденные участки, сообщает ИА «Би-порт». Финальное голосование пройдет на портале «Наш Север».

«В этом году мы сделали несколько важных выводов, которые помогут улучшить систему ремонта дорожной сети в будущем: мы будем строже относиться к соблюдению требований качества, поменяем подход к работе с подрядчиками», – отметил вице-губернатор Мурманской области Юрий Сердечкин.

В настоящее время в Мурманске ремонтируют дороги в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. К концу года в городе должны привести в порядок 26 дорог. Асфальт должен появиться на трассах до первого снега. На улице Солнечная работы продолжатся уже в следующем году.

<https://iz.ru/1076941/2020-10-21/narodnyi-proekt-dorogi-murmanska-zapustili-v-zapoliare>

ИЗВЕСТИЯ; 2020.21.10; ОЖИВЛЕННУЮ СЕЛЬСКУЮ ДОРОГУ ОТРЕМОНТИРОВАЛИ В СТАВРОПОЛЬСКОМ КРАЕ

Дорогу между четырьмя населенными пунктами отремонтировали в Ставропольском крае. Финансирование составило 24 млн рублей.

По данным правительства Ставрополя, дорога Арзгир–Мирное соединяет четыре населенных пункта в Арзгирском районе. Протяженность участка составляет 3 км. Ежедневно по дороге проезжает около 1 тыс. автомобилей, в связи с чем власти обозначили важность ремонта. Об этом сообщает NewsTracker.

На трассе заменили дорожное полотно и обустроили обочины. Также на асфальт нанесли разметку.

Ранее сообщалось, что в Томской области в 2021 году планируют отремонтировать 200 км автодорог в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**.

<https://iz.ru/1076834/2020-10-21/ozhivlennuiu-selskuiu-dorogu-otremontirovali-v-stavropolskom-krae>

ПРАЙМ; 2020.21.10; ВЛАСТИ НАЗВАЛИ САМЫЕ ЧАСТЫЕ НАРУШЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ В СВЯЗИ С COVID

Ространснадзор в ходе проверок в связи с коронавирусом выявил, что чаще всего на транспорте не соблюдаются меры социального дистанцирования, не измеряется температура у пассажиров, нет средств индивидуальной защиты, говорится в сообщении ведомства.

Инспекторы **Ространснадзора** за 12-15 октября провели 928 проверок объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств по соблюдению мер против COVID, 131 из них – совместно с Роспотребнадзором.

Инспекторы контролируют наличие средств индивидуальной защиты – масок, перчаток, антисептиков, а также их использование персоналом, контактирующим с пассажирами. Проверяется информирование пассажиров о необходимости соблюдения мер профилактики и защиты, правилах поведения в поездке, симптомах инфекции и мерах борьбы с ней на транспорте.

«Всего за прошедшую неделю выявлено 148 случаев несоблюдения методических рекомендаций. Чаще всего не соблюдаются меры социального дистанцирования, не измеряется температура у пассажиров, отсутствуют средства индивидуальной защиты», – говорится в сообщении.

Среди самых частых нарушений на автомобильном транспорте – отсутствие средств индивидуальной защиты у водителей и работников автовокзалов и автостанций, контактирующих с пассажирами. Также отсутствует информация о дате и времени санобработки автовокзалов, автостанций, транспортных средств. В ряде случаев не приняты меры для минимизации продажи билетов за наличные, – транспорт не оснащен системой автоматизированной оплаты проезда.

На объектах железнодорожного транспорта выявлено отсутствие разметки социальной дистанции в 1,5-2 метра, в вагонах не информируют пассажиров о мерах профилактики, нарушается запрет на торговлю в пути. На морском и речном транспорте в основном отсутствуют планы организации работы в условиях эпидемии, по громкоговорителю не передают сообщения о соблюдении санитарной безопасности, нет информационных стендов о коронавирусе и разметки. Во время погрузочно-разгрузочных работ члены экипажа не используют средства индивидуальной защиты.

На авиатранспорте чаще всего пренебрегают методическими рекомендациями члены летного и кабинного экипажей, а также обслуживающий персонал. В ряде случаев они не используют маски и перчатки, при посадке в самолет измеряют температуру у пассажиров лишь выборочно. Помимо этого, не все входы в аэровокзалы аэропортов оборудованы инфракрасными бесконтактными термометрами и тепловизорами. Не во всех аэропортах ежедневно и регулярно проводится профилактическая уборка общественных зон с использованием дезинфицирующих средств. Многие пассажиры, в том числе дети, находятся в аэропортах без масок.

<https://1prime.ru/business/20201021/832197857.html>

На ту же тему:

<https://www.vedomosti.ru/society/news/2020/10/21/844057-rostransnador-rasskazal-o-narusheniyah-mer-protiv-covid-19-na-aviatransporte>

<https://www.ntv.ru/novosti/2456841/>

<https://vm.ru/news/835830-nazvany-samye-chastye-narusheniya-na-transporte-v-svyazi-s-covid-19>

<http://urbc.ru/1068099076-rostransnador-nazval-chlenov-letnogo-ekipazha-samymi-osnovnymi-narushitelyami-masochnogo-rezhima.html>

<http://urbc.ru/1068099079-rostransnadzor-vyyavil-narusheniya-profilaktiki-covid-19-na-avtomobilnom-i-zheleznodorozhnom-transporte.html>

ТАСС; 2020.21.10; РЕГИОНЫ ПО ПРОГРАММЕ «СТИМУЛ» ЧАЩЕ ПОДАЮТ ЗАЯВКИ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ

Российские регионы по программе стимулирования строительства жилья чаще всего подают заявки на получение субсидии для создания дорог. Об этом сообщил в среду журналистам министр строительства и ЖКХ России Владимир Якушев на Международном строительном форуме и выставке 100+ TechnoBuild.

«Если смотреть из того, на что максимально заявили субъекты РФ, то это, как правило, дороги, потому что они емкие в финансировании, и при появлении новых дорог в микрорайонах, конечно, создается совершенно другой спрос на жилье», – сказал Якушев.

Ранее Минстрой сообщал, что теперь программа «Стимул» формируется сразу на четыре года. Заявки на участие в программе регионы могли подать в Минстрой летом 2020 года.

Размер субсидий регионам планируется определить к ноябрю.

Программа «Стимул» в 2019 году вошла в **нацпроект** «Жилье и городская среда», она направлена на стимулирование жилищного строительства и затрагивает социальную, дорожную и коммунальную инфраструктуру.

С 20 по 22 октября в Екатеринбурге проходит VII Международный форум и выставка 100+ TechnoBuild, посвященные проектированию, строительству, финансированию и эксплуатации сооружений любого назначения, вопросам архитектуры, градостроительства, энергоэффективности, комфортной городской среды, благоустройства. Тема 100+ TechnoBuild в этом году – «Осознанное строительство». Мероприятие проводится при поддержке Минстроя России, правительства Свердловской области и администрации Екатеринбурга.

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/regiony-po-programme-stimul-case-podaut-zaavki-na-stroitelstvo-dorog>

КОММЕРСАНТЪ; ЮЛИЯ ТИШИНА; 2020.22.10; В ЭЛЕКТРОБУСАХ ЗАГЛЯНУТ В ЛИЦА; МЭРИЯ ПРОВЕЛА ЗАКУПКУ КАМЕР ДЛЯ НАЗЕМНОГО ТРАНСПОРТА

Столичные власти выбрали подрядчиков по установке камер с распознаванием лиц в столичных электробусах и новых трамваях. На установку 990 комплексов видеонаблюдения мэрия потратит 265,6 млн руб. Решения могут использоваться для аналитики пассажиропотока, поиска правонарушителей, а также соблюдения масочного режима. Но штрафовать нарушителей вряд ли удастся, поскольку пока у города нет полной базы биометрических данных, считают эксперты.

ГУП «Мосгортранс» до конца 2020 года оснастит столичные электробусы 1,8 тыс. видеокamer с функцией распознавания лиц, следует из документов на портале госзакупок. Для этого заключен контракт на 76,6 млн руб. с ООО «Сервисный центр Транстелематика», который должен поставить и установить видеокamеры производства российской «БайтЭрг» со специальным софтом. Будут использоваться решения по распознаванию лиц трех российских компаний: VisionLabs (среди совладельцев – АФК «Система» и Сбербанк), NtechLab (среди совладельцев – «Ростех» и фонд Рубена Варданяна) и Tevian (по 50% в компании принадлежит Антону и Сергею Конушиным). Для электробусов подрядчик должен будет поставить 600 комплексов видеонаблюдения, которые включают в себя по три камеры. Всего на октябрь 2020 года в Москве числится 509 электробусов. В NtechLab и VisionLabs отказались от комментариев, в Tevian и департаменте транспорта Москвы не ответили на запросы.

Аналогичные решения планируется внедрить и в столичных трамваях модели «Витязь-М», для которых потребуется 2,3 тыс. видеокamer. Их на 189 млн руб. поставит ООО

«Топмедиа», следует из тендерной документации «Мосгортранса». На конец 2019 года число трамваев новой модели в столице составляло более 300. Власти закупают 390 комплексов, в которые входит по шесть камер. Во все трамваи также будет устанавливаться бортовой компьютер.

Таким образом, только на оснащение трамваев и электробусов системами видеонаблюдения столичные власти потратят 265,6 млн руб.

Решения, которые планируют использовать для видеоаналитики в наземном транспорте, не отличаются от тех, что уже используются в городской системе видеонаблюдения, включающей в себя 175 тыс. камер, поясняет “Ъ” собеседник, знакомый с деталями проекта. В конце марта городские власти экстренно развернули решения для распознавания лиц, чтобы отслеживать соблюдение режима самоизоляции (см. “Ъ” от 31 марта). Там также используются технологии VisionLabs и NtechLab.

Информация с камер может быть использована как для статистики, так и потенциально для индивидуальной идентификации с последующими штрафами, например, за безбилетный проезд или несоблюдение масочного режима, допускает руководитель технологической практики KPMG в России и СНГ Николай Легкодимов. Правда, во втором случае функционал подразумевает наличие у мэрии базы оцифрованных лиц москвичей с привязкой к персональным данным, что, по действующим нормам, считается нарушением закона, уточняет он.

У города пока нет полной базы биометрических данных, а значит, сравнить изображение большинства нарушителей будет попросту не с чем, уверен заместитель гендиректора Softline по работе с национальными проектами Андрей Шолохов.

Видеоаналитика может оценить, сколько пассажиров воспользовались маршрутом в течение дня, были ли на них маски, многие ли пренебрегли требованиями, указывает ведущий специалист центра машинного обучения «Инфосистемы Джет» Александр Царев. Помимо подсчета пассажиров и розыска нарушителей система может применяться и для фиксации «сложных ситуаций» в салоне или забытых предметов, считает исполнительный директор «Рексофт» Евгений Минеев. По его мнению, в проект привлекается сразу три вендора, чтобы сравнить эффективность каждого из решений и распределить нагрузку.

<https://www.kommersant.ru/doc/4540447>

КОММЕРСАНТЪ; 2020.21.10; КРАЕВОЙ СУД ОСТАВИЛ В СИЛЕ РЕШЕНИЕ О ЗАКРЫТИИ УЧАСТКА МЕЖДУ ПЕРМЬ-I И ПЕРМЬ-II

Пермский краевой суд оставил в силе решение Свердловского районного суда Перми, признавшего законным приказ **Минтранса РФ** о закрытии железнодорожного сообщения между станциями Пермь I и Пермь II. Об этом на своей странице в Facebook сообщил общественник Денис Галицкий, пытавшийся оспорить приказ **минтранса**.

По словам господина Галицкого, в суде правительство Прикамья представило измененную схему территориального планирования РФ без участка между станциями Пермь I и Пермь II. Ранее, по словам истца, участок между станциями в схеме территориального планирования был обозначен как действующий. Общественник отметил, что «федеральное значение потерял не весь планируемый к закрытию участок Пермь II -Мотовилиха, а только ныне закрытый до Перми I».

Железнодорожное сообщение между станциями Пермь I и Пермь II было закрыто 27 января. Краевые власти планируют убрать железную дорогу с набережной Камы и заменить ее скоростным трамваем.

<https://www.kommersant.ru/doc/4540709>

ИНТЕРФАКС; 2020.21.10; МИНТРАНС ПРЕДЛОЖИЛ УВЕЛИЧИТЬ СУБСИДИИ НА АВИАПЕРЕВОЗКИ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК

Минтранс предлагает увеличить в проекте бюджета на ближайшие три года субсидии на авиаперевозки на Дальний Восток, сообщил в Госдуме **первый замглавы ведомства Иннокентий Алафинов**.

«У нас (в проекте бюджета. – ИФ.) остается субсидирование социально-значимых перевозок: как на железнодорожном транспорте, так и на воздушном. Кроме того, ко второму чтению – Министерство финансов нам это подтверждает – по Дальнему Востоку будет увеличение расходов», – сказал чиновник.

По его словам, речь идет о дополнительных 2,4 млрд рублей субсидий на каждый год. В **Минтрансе** считают, что это позволит обеспечить перевозку «более 8 млн пассажиров по субсидируемым воздушным направлениям».

Пока в проекте бюджета в 2021 году предусмотрено сокращение субсидий на все внутренние авиаперевозки. На поддержку авиакомпаний «в целях обеспечения доступности воздушных перевозок населению» в следующие три года выделяют по 3,8 млрд рублей.

В бюджете на 2020 год на эти цели было предусмотрено 5,8 млрд рублей, субсидии предназначались для полетов из европейской части страны на Дальний Восток (а также внутри ДФО), в Крым и Калининград. Господдержка авиаперевозок между регионами в обход Москвы на следующий год заложена в размере 7,7 млрд рублей – с повышением до 9,3 млрд рублей в 2022-23 годах. На 2020 год на межрегиональные рейсы авиакомпаниям полагалось 8,3 млрд рублей.

<https://www.interfax.ru/russia/732471>

На ту же тему:

<https://tourism.interfax.ru/ru/news/articles/74302>

<https://tass.ru/ekonomika/9773513>

<https://www.pnp.ru/politics/v-proekte-byudzheta-snizhenie-finansirovanie-razvitiya-transportnoy-sistemy.html>

<https://rustur.ru/dalnevostochnye-aviasubsidii-uvlichat-na-72-mlrd-rublej>

<https://dumatv.ru/news/v-byudzhete-uvlichat-subsidirovanie-aviaperevozok-na-dalnii-vostok>

ТАСС; 2020.21.10; ТПП ПРОСИТ СВЯЗАТЬ АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ЦЕНТРЫ РЕГИОНОВ ВНУТРИ ОКРУГОВ ПРЯМЫМ АВИАСООБЩЕНИЕМ

Торгово-промышленная палата (ТПП) России предложила создать систему прямого железнодорожного и авиасообщения между административными центрами регионов внутри федеральных округов в рамках реализации единого плана по достижению национальных целей развития РФ до 2024 года и на плановый период до 2030 года. Об этом говорится в письме главы ТПП Сергея Катрына первому вице-премьеру РФ Андрею Белоусову, документ имеется в распоряжении ТАСС.

Инициатива сформирована по итогам состоявшегося 20 октября совещания Белоусова с ведущими деловыми объединениями страны, в ходе которого обсуждался проект плана.

«Большое внимание в плане уделено развитию транспортной инфраструктуры. Нашими экспертами вносятся предложения по созданию системы прямого железнодорожного и авиасообщения сообщения между региональными центрами внутри федеральных округов», – говорится в письме.

Как указал Катрынин, в настоящее время между административными центрами субъектов РФ зачастую отсутствует прямое транспортное сообщение, пассажиро- и грузопоток приходится перенаправлять через транспортные узлы регионов других федеральных округов.

Единый план достижения национальных целей до 2030 года определяет конкретные целевые значения показателей достижения национальных целей на 2021-2024 годы и на

2030 год. По каждому из 25 целевых индикаторов сформирован комплекс основных мероприятий и предусмотрено финансовое обеспечение, работа над которым в настоящее время продолжается. Как ранее сообщал ТАСС, доработанный проект единого плана до 30 октября будет представлен президенту РФ.

<https://tass.ru/ekonomika/9771641>

РБК; МИХАИЛ КОТЛЯР, МАРИЯ КОКОРЕВА; 2020.21.10; «АЭРОФЛОТ» СПУСТЯ ЧАС ПОМЕНИЛ УСЛОВИЯ БЕСПЛАТНОГО ОБМЕНА БИЛЕТОВ

В авиакомпании сообщили, что в правила были внесены правки из-за ошибки в первоначальном тексте. Бесплатно поменять билет экономкласса можно не позднее 30 минут до вылета

Авиакомпания «Аэрофлот» изменила текст своего сообщения о бесплатном обмене билетов экономкласса. Ранее перевозчик объявил, что билет без дополнительной оплаты можно будет обменять не позднее 30 минут после отправки рейса.

В соответствии с новым текстом бесплатно поменять можно при обращении за 30 минут до вылета, а не после него. Правило распространяется на билеты, которые были куплены с 16 октября и датой вылета до 25 марта 2021 года.

Представитель «Аэрофлота» сообщил РБК, что компания внесла правки по срокам возврата билетов «из-за неверных данных в первоначальной версии пресс-релиза».

Согласно прежним правилам «Аэрофлота», переоформление билетов на рейсы могло быть платным или бесплатным в зависимости от тарифа. При отмене рейса или его переносе билет меняли без дополнительной платы. Если решение об обмене принимал сам пассажир, то ему могли бесплатно поменять билет только при сохранении маршрута направления и класса обслуживания. В остальных случаях необходимо было доплатить.

При этом в условиях пандемии COVID-19 условия переоформления билетов были расширены: если билет был куплен до 1 мая 2020 года, то обменять его можно на электронный ваучер или бумажный сертификат, бесплатно переоформить либо получить скидку на следующий перелет.

<https://www.rbc.ru/society/21/10/2020/5f9000159a79471eff08d5bb>

ИЗВЕСТИЯ; 2020.21.10; РОСАВИАЦИЯ ОТОЗВАЛА ИСК К ТУРЕЦКОЙ АВИАКОМПАНИИ ONUR AIR НА СУММУ \$386 ТЫС.

Росавиация отказалась от иска к турецкой авиакомпании Onur Air на сумму \$386 тыс. Об этом свидетельствуют материалы картотеки арбитражных дел Арбитражного суда Москвы.

На основании отказа от иска суд принял решение прекратить производство по этому делу, а также взыскать с авиакомпании госпошлину в размере 159,7 тыс. рублей.

Основания исковых требований в материалах суда не указаны. Предположительно, иск связан с долгом за оказанные ответчику аэронавигационные услуги над территорией России. Третьим лицом к делу была привлечена госкорпорация по организации воздушного движения.

<https://iz.ru/1076792/2020-10-21/rosaviatciiia-otozvala-isk-k-turetckoi-aviakompanii-onur-air-na-summu-386-tys>

[Вернуться в оглавление](#)