



Ежедневный мониторинг СМИ

27 ОКТЯБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2020.27.10; ЧТОБЫ ВСЕ ИСПОЛНИЛОСЬ; КРЕМЛЬ ПРИВЛЕК ИСПОЛНИТЕЛЬНУЮ ВЛАСТЬ РЕГИОНОВ К ДОСТИЖЕНИЮ НАЦИОНАЛЬНЫХ ЦЕЛЕЙ.....	4
КОММЕРСАНТЬ; МАРИЯ МАКУТИНА; 2020.27.10; ИНФРАСТРУКТУРА ДОРОЖЕ ДОЛГА; РЕГИОНАМ РЕСТРУКТУРИРУЮТ БЮДЖЕТНЫЕ КРЕДИТЫ В ОБМЕН НА ВЛОЖЕНИЯ В НЕЕ	6
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДРА КОШКИНА; 2020.27.10; ПРАВИТЕЛЬСТВО ГОТОВО СПИСАТЬ ДОЛГИ ИНВЕСТИЦИОННО АКТИВНЫМ РЕГИОНАМ; НО ПРЕДЛАГАЕМАЯ ПРОЦЕДУРА МОЖЕТ ЗАТРУДНИТЬ СУБЪЕКТАМ ПЛАНИРОВАНИЕ БЮДЖЕТОВ, ОТМЕЧАЮТ ЭКСПЕРТЫ.....	7
ТАСС; 2020.26.10; ПУТИН ПОРУЧИЛ ПРОРАБОТАТЬ В КАБМИНЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО НАЦПРОЕКТАМ, ПОДГОТОВЛЕННЫЕ ГОССОВЕТОМ	9
ТАСС; 2020.26.10; ПУТИН ПОРУЧИЛ СОЗДАТЬ МЕХАНИЗМ КООРДИНАЦИИ ИСПОЛНЕНИЯ НАЦПРОЕКТОВ В РЕГИОНАХ	9
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; КИРА ЛАТУХИНА; 2020.27.10; ПУТИН ПОРУЧИЛ РАЗРАБОТАТЬ НОВЫЙ НАЦПРОЕКТ.....	10
ТАСС; 2020.26.10; ПУТИН ПОРУЧИЛ ДОБИТЬСЯ СНИЖЕНИЯ СМЕРТНОСТИ В ДТП ДО ЧЕТЫРЕХ ЧЕЛ. НА 100 ТЫС. НАСЕЛЕНИЯ	10
ТАСС; 2020.26.10; ПУТИН ПОРУЧИЛ ДО ЗИМЫ ПРОРАБОТАТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ СОКРАЩЕНИЯ ПУТИ ДО ЧЕРНОМОРСКОГО ПОБЕРЕЖЬЯ	11
СУДОСТРОЕНИЕ ИНФО; 2020.26.10; ПРОЕКТ «МОРСКИЕ ПОРТЫ РОССИИ» БУДЕТ ПЕРЕФОРМАТИРОВАН.....	12
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.27.10; «РОСМОРПОРТУ» МЕНЯЮТ ФОРМУ ФОРМАТА; В ПРАВИТЕЛЬСТВО ВНЕСЕН ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ АКЦИОНИРОВАНИИ ФГУПА.....	12
ИЗВЕСТИЯ; ЕКАТЕРИНА ВИНОГРАДОВА; 2020.27.10; НАПОЛОВИНУ БЕЗВРЕМЕННЫ: ВЕДОМСТВА НЕ ПРИНЯЛИ 50% НОВЫХ АКТОВ НА ЗАМЕНУ СТАРЫМ; У КАБМИНА И МИНИСТЕРСТВ ОСТАЕТСЯ ДВА МЕСЯЦА НА ОКОНЧАТЕЛЬНОЕ ЗАВЕРШЕНИЕ «РЕГУЛЯТОРНОЙ ГИЛЬОТИНЫ»	13
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.27.10; ПУСТОТА ХУЖЕ ВОРОВСТВА; ОАО РЖД ПРЕДЛАГАЕТ РЕЗКО ПОДНЯТЬ ТАРИФ НА ПОРОЖНИЙ ПРОБЕГ	15
КОММЕРСАНТЬ; 2020.27.10; ГДЕ У НЕГО КНОПКА; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА О ЛОББИЗМЕ ВОКРУГ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТАРИФОВ.....	17
КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2020.27.10; ДОБЫЧУ ПУСТИЛИ В ПЕРЕПЛАНИРОВКУ; ПЛАНЫ ОСВОЕНИЯ РЕСУРСНОЙ БАЗЫ ПРОЕКТА «ВОСТОК ОЙЛ» ИЗМЕНИЛИСЬ	17
КОММЕРСАНТЬ; ВЛАДИСЛАВ ТРИФОНОВ; 2020.27.10; СЛЕДСТВИЕ ПОДКЛЮЧИЛОСЬ К РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА ДОМОДЕДОВО; В ДЕЛЕ О ХАЛАТНОСТИ ПОКА ОБВИНЯЕМЫХ НЕТ.....	19
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЕГ РУБНИКОВИЧ; 2020.27.10; В ДЕЛО «ВИМ-АВИА» ВЛЕТЕЛА НЕДВИЖИМОСТЬ; БАНКИР ПЫТАЕТСЯ ВЕРНУТЬ АКТИВЫ, АРЕСТОВАННЫЕ У ЕГО БЫВШЕЙ СУПРУГИ ИЗ АВИАКОМПАНИИ.....	20

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.27.10; ВАМ МАСОЧКИ ИЛИ ЕХАТЬ?; ТАКСИСТЫ ПРОСЯТ СТОЛИЧНЫЕ ВЛАСТИ ОБЕСПЕЧИТЬ ИХ СРЕДСТВАМИ ЗАЩИТЫ ОТ КОРОНАВИРУСА	22
ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2020.27.10; UTAIR ОТКРЫЛА ПРОДАЖУ БИЛЕТОВ НА ПЕРВЫЕ ПРЯМЫЕ РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ ИЗ РОССИИ НА ЗАНЗИБАР; НО СТОЛКНУЛАСЬ С КОНКУРЕНЦИЕЙ СО СТОРОНЫ ЧАРТЕРОВ	23
ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.27.10; ВЕЗУТ ПО ЖИЗНИ: В РОССИИ ПРЕДЛОЖИЛИ СОЗДАТЬ «ТУРИСТИЧЕСКОЕ ТАКСИ»; ПРОЕКТ ПРЕДПОЛАГАЕТ ОБУЧЕНИЕ ВОДИТЕЛЕЙ НАВЫКАМ ГИДОВ И СОЗДАНИЕ ТОЧЕК ВЫЗОВА МАШИН ВОЗЛЕ ДОСТОПРИМЕЧАТЕЛЬНОСТЕЙ	24
1 КАНАЛ; 2020.27.10; ВЛАДИМИР ПУТИН УТВЕРДИЛ СТРАТЕГИЮ РАЗВИТИЯ АРКТИКИ ДО 2035 ГОДА	26
1 КАНАЛ; 2020.26.10; ВЛАДИМИР ПУТИН ПОРУЧИЛ СОЗДАТЬ МЕХАНИЗМ КООРДИНАЦИИ ИСПОЛНЕНИЯ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ	26
1 КАНАЛ; 2020.26.10; В СК СООБЩИЛИ О ВОЗБУЖДЕНИИ УГОЛОВНОГО ДЕЛА О ХАЛАТНОСТИ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ГОСКОНТРАКТА В АЭРОПОРТУ ДОМОДЕДОВО	26
ВЕСТИ; ДЕНИС АЛЕКСЕЕВ; 2020.27.10; НА СТАНЦИЯХ МОСКОВСКОГО МЕТРО ПОЯВИЛИСЬ СТАЦИОНАРНЫЕ ТЕПЛОВИЗОРЫ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»	27
ВЕСТИ ЧИТА; 2020.26.10; ЗАБАЙКАЛЬСКАЯ ШКОЛЬНИЦА ПОЛУЧИТ МЕДАЛЬ ЗА СПАСЕНИЕ ПАССАЖИРОВ АВТОБУСА	27
ВЕСТИ; АНДРЕЙ ЯЩЕНКО; 2020.26.10; БОМБИЛЫ ЗАХВАТИЛИ СТОЛИЧНЫЕ АЭРОПОРТЫ	27
ВЕСТИ; ВЛАДИСЛАВ ЗАГОРСКИЙ; 2020.26.10; ДО ОТКРЫТИЯ ДОРОГИ ИЗ НАДЫМА В САЛЕХАРД ОСТАЛОСЬ ЧУТЬ БОЛЬШЕ МЕСЯЦА	28
ТАСС; 2020.26.10; СТРОИТЕЛЬСТВО ВТОРОГО ЭТАПА БОЛЬШОГО КАЗАНСКОГО КОЛЬЦА БУДЕТ ЗАВЕРШЕНО В 2021 ГОДУ	29
ТАСС; 2020.26.10; ТРЕТЬ ДОРОЖНОГО ФОНДА НАПРАВЯТ НА РЕМОНТ МЕСТНЫХ ДОРОГ НА СТАВРОПОЛЬЕ В 2021 ГОДУ	30
ТАСС; 2020.26.10; В КАРАЧАЕВО-ЧЕРКЕСИИ 14 КМ ПОДЪЕЗДНОЙ ДОРОГИ К ЧЕРКЕССКУ РАСШИРЯТ ДО ЧЕТЫРЕХ ПОЛОС	30
ТАСС; 2020.26.10; КАБМИН РЕШИЛ НЕ ИНДЕКСИРОВАТЬ РАСХОДЫ НА ГОСАППАРАТ В 2021 ГОДУ	31
ТАСС; 2020.26.10; ПРОЕКТНЫЙ ОФИС ПО РАЗВИТИЮ ВОДОРОДНОЙ ЭНЕРГЕТИКИ СОЗДАДУТ В 2021 ГОДУ	31
ТАСС; 2020.26.10; РЕЙТИНГ ЦИФРОВИЗАЦИИ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫХ ОРГАНОВ ВЛАСТИ МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ В РОССИИ	32
ТАСС; 2020.26.10; В ПОМОРЬЕ ОТКРЫЛИ МОСТ, СОЕДИНЯЮЩИЙ ФЕДЕРАЛЬНУЮ ТРАССУ С ДВУМЯ РАЙОНАМИ	32
ТАСС; 2020.26.10; РАЗРАБОТКА ПРОЕКТА МЕТРО КРАСНОЯРСКА ЗАВЕРШЕНА ДОСРОЧНО	33
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; НАДЕЖДА МАКЕЕВА; 2020.26.10; СТРЕЛКА ИЛИ НИЧЕГО; ОТКАЗ ОТ БЕЗНАЛИЧНОЙ ОПЛАТЫ ПРОЕЗДА ЧРЕВАТ ШТРАФОМ	33
ОТКРЫТЫЙ БЕЛГОРОД; ВАСИЛИНА ПЕТРЕНКО; 2020.26.10; УМНЫЕ СВЕТОФОРЫ, НОВЫЕ ДОРОГИ И ОСТАНОВКИ. ЧЕГО ЖДАТЬ БЕЛГОРОДЦАМ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА?	33
INKAZAN.RU; 2020.23.10; «Я ПРОПИСАН ТАМ, НО НЕ МОГУ ПОПАСТЬ ДОМОЙ»: КАК ПРОЕХАТЬ В ТАТАРСКУЮ ДЕРЕВНЮ	36

ИНТЕРФАКС; 2020.26.10; СТРУКТУРА РЖД ЗАКУПИТ РЕФРИЖЕРАТОРНЫЕ КОНТЕЙНЕРЫ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ МЕЖДУ ЕАЭС И КНР	38
ТАСС; 2020.26.10; МОРСКОЕ СООБЩЕНИЕ МЕЖДУ САХАЛИНОМ И МАТЕРИКОМ ВОССТАНОВИЛИ	38
ИА REGNUM; 2020.26.10; МОРСКОЙ ПОРТ УСТЬ-ЛУГА СТАЛ СООТВЕТЧИКОМ ПО ИСКУ НА 1,6 МЛРД РУБЛЕЙ	38
ИНТЕРФАКС; 2020.26.10; РОССИЯН НЕ БУДУТ ОТПРАВЛЯТЬ НА КУРОРТЫ ЕГИПТА ЧЕРЕЗ ТУРЦИЮ	39
ИНТЕРФАКС; 2020.26.10; ГОСДУМА ПРЕДЛОЖИЛА ПРОДЛИТЬ ЛЬГОТУ ПО НДС НА ВНУТРЕННИЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ	39
ТАСС; 2020.26.10; В КИТАЕ НА НЕДЕЛЮ ПРИОСТАНОВИЛИ РЕЙС «ИКАРА» МОСКВА – ЧЖЭНЧЖОУ	40
ТАСС; 2020.26.10; В САМАРСКОМ АЭРОПОРТУ ОТКРЫЛСЯ МОБИЛЬНЫЙ МЕДИЦИНСКИЙ ПУНКТ ДЛЯ ТЕСТИРОВАНИЯ НА КОРОНАВИРУС	41
ТАСС; 2020.26.10; ИЗ АЭРОПОРТА МИНЕРАЛЬНЫХ ВОД ЗАПУСТЯТ ЧЕТЫРЕ НОВЫХ РЕГИОНАЛЬНЫХ АВИАРЕЙСА	41
ТАСС; 2020.26.10; АЭРОПОРТ СОЧИ ПЕРЕШЕЛ НА ЗИМНЕЕ РАСПИСАНИЕ И РАСШИРИЛ МАРШРУТНУЮ СЕТЬ	42
ТАСС; 2020.26.10; ПРЯМЫЕ АВИАРЕЙСЫ МЕЖДУ ХАБАРОВСКОМ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГОМ ВОЗОБНОВИЛИ СПУСТЯ ПЯТЬ ЛЕТ	42
ТАСС; 2020.26.10; NORDWIND ОТКРОЕТ РЕЙСЫ ИЗ МОСКВЫ НА КУБУ	42
ТАСС; 2020.26.10; ЛИНИИ ЭЛЕКТРОПЕРЕДАЧ ПРОВЕРЯТ В ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ ПОСЛЕ КРУШЕНИЯ ВЕРТОЛЕТА	43
ИНТЕРФАКС; 2020.27.10; ВЗОРВАВШИЙСЯ В АЗОВСКОМ МОРЕ ТАНКЕР ОТБУКСИРОВАН В КРЫМ	43
ТАСС; 2020.26.10; АВАРИЙНЫЙ ТАНКЕР «ГЕНЕРАЛ АЗИ АСЛАНОВ» НАЧАЛИ БУКСИРОВАТЬ В КРЫМ	43
РИА НОВОСТИ; 2020.27.10; НА ТРАССЕ В КРАСНОЯРСКОМ КРАЕ ПЕРЕВЕРНУЛСЯ МИКРОАВТОБУС	44

ПУБЛИКАЦИИ

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2020.27.10; ЧТОБЫ ВСЕ ИСПОЛНИЛОСЬ; КРЕМЛЬ ПРИВЛЕК ИСПОЛНИТЕЛЬНУЮ ВЛАСТЬ РЕГИОНОВ К ДОСТИЖЕНИЮ НАЦИОНАЛЬНЫХ ЦЕЛЕЙ

Опубликованы поручения президента по итогам последнего заседания президиума Госсовета – они определяют в схеме работы власти место этого органа по отношению к правительству и администрации президента. Госсовет как институт, как и предполагалось, остается связующим звеном между федеральной и региональной исполнительной властью при реализации «национальных целей развития» до 2030 года. Список конкретных поручений, которые по инициативе Госсовета будут обсуждаться на предмет интеграции в правительственный единый план, разнообразен – в части, прямо касающейся регионов, это в первую очередь смягчение бюджетных ограничений и требований Минфина. Для бизнеса наиболее важная инициатива Госсовета – продление моратория на проверки на 2021 год и обещание расширения субсидирования ставки по кредитам МСП.

Само по себе расширенное заседание президиума Госсовета состоялось еще 28 сентября. Однако подготовка поручений **Владимира Путина** администрацией президента, в процессе которой высказанные на заседании предложения обрабатываются (в том числе в ходе переписки с регионами и правительством), может занимать в сложных случаях месяц и более, и это такой случай: часть конкретных отраслевых поручений президента, например в сфере строительства, по факту уже обрабатывается правительством с сентября.

Между тем ситуация вокруг поручений в какой-то степени повторяет обсуждение приоритетных национальных проектов с участием Госсовета в 2018 году, когда главы регионов фактически потребовали учесть их интересы в новой системе управления. В сентябре 2020 года ситуация была внешне схожей: основной задачей Белого дома летом этого года было создание Единого плана по достижению национальных целей развития, в котором **нацпроекты** являются инструментами. Впрочем, на этот раз все происходило по крайней мере без видимых конфликтов – по данным “Ъ”, разработка региональных показателей по плану шла с участием рабочих групп Госсовета еще до того, как **Владимир Путин** поручил институционализировать этот механизм. При этом закон «О Госсовете», раскрывающий зафиксированный теперь в Конституции РФ статус этой структуры, появился две недели назад (см. “Ъ” от 19 октября), а из поручений по заседанию 28 октября становится более ясным постоянный статус Госсовета по отношению к правительству.

Первый блок поручений, собственно, и описывает статус правительственного плана по отношению к регионам и характер взаимодействия внутри федеративного государства федеральной и региональной исполнительной власти при его исполнении. Госсовет в этом смысле – коллективный региональный контрагент Белого дома.

Рабочие группы Госсовета обсуждают с правительством региональные контрольные показатели по плану, будет создан механизм преодоления разногласий, группы будут принимать участие в корректировке **нацпроектов** и мероприятий плана. В свою очередь, администрация президента до 1 февраля уточнит свою систему КРІ для губернаторов, включив в нее показатели, связанные с исполнением плана. Госсовет в этой схеме выступает координационной структурой между федеральной и региональной исполнительной властью: в 1990-х годах этого механизма в сущности не было (полуформально он был реализован в бюджетной системе через Минфин и через Совет федерации – последний вариант был особенно непрозрачен, учитывая, что речь идет о

структуре законодательной, а не исполнительной власти). В 2018–2020 годах незафиксированный статус Госсовета делал механизм сильно зависимым от активности глав регионов, в частности мэра Москвы Сергея Собянина, – очевидно, что эта схема не могла долгосрочно и устойчиво работать только на этих принципах.

В дополнение к этому структуры Госсовета по поручению **Владимира Путина** получают возможность по крайней мере обсуждать влияние федеральных нормативных правовых актов на выпадающие доходы бюджетов субъектов РФ и муниципалитетов с правительственной комиссией по региональному развитию. Иными словами, регионы получили формализованное право «торга» с правительством в вопросах, связанных с их доходами и отчасти расходами, но и обязательства по расходованию своих бюджетов на цели единого плана – он, напомним, в октябрьских версиях уже содержал проект конкретного набора показателей по большинству национальных целей применимо к каждому региону до 2030 года.

В пакете с этим поручено внести в законодательство набор изменений, потенциально несколько ослабляющий напряженность региональных бюджетов.

Так, экономия по госконтрактам может направляться регионами на цели **нацпроектов**, Белый дом и, в частности, Минфин рассмотрят возможность сохранения в 2021 году трансфертов на сбалансированность региональных бюджетов на уровне 2020 года и временного отказа от ограничений уровня региональных дефицитов и госдолга (это реакция на расходы регионов по борьбе с эпидемией коронавируса) и мер ответственности за их нарушения. Часть региональных целей единого плана, в первую очередь демографических, будет скорректирована с учетом изменений, вызванных эпидемией. Отметим, впрочем, что часть коррекции бюджетной политики в отношении регионов правительство **Михаила Мишустина** успело сформулировать в более широкой форме до публикации поручений об этом.

Поручения пакета разнообразны как по фокусу, так и по горизонту планирования: от «долгосрочного» поручения Белому дому представить предложения поэтапного развития пассажирской транспортной инфраструктуры для черноморских курортов до «короткого» – унификации онлайн-контента в системе образования. Есть достаточно неожиданные идеи: так, Белый дом должен будет рассмотреть вопрос о разработке отдельного **нацпроекта** по развитию внутреннего водного транспорта. Часть инициатив при этом выглядят дорогостоящими и публично ранее не обсуждались: так, Белому дому поручено «рассмотреть вопрос о выплате родителям детей в возрасте до семи лет пособий по временной нетрудоспособности в размере 100% от среднего заработка независимо от продолжительности страхового стажа»: сейчас для таких выплат нужен стаж от восьми лет, потенциально это довольно крупные расходы ФСС и работодателей.

Наиболее важные для бизнеса предложения, инициированные президиумом Госсовета, довольно значимы.

Это твердое поручение правительству продлить до конца 2021 года мораторий на плановые проверки и условное («рассмотреть вопрос») – дополнительно субсидировать банки по программам льготного кредитования МСП в 2019–2024 годах для снижения ставок. Кроме этого с 2022 года МСП может получить льготный доступ к инфраструктуре промпарков и технопарков.

Отметим, что, исходя из текста поручений, их список может в дальнейшем пополняться. Администрация президента должна к 1 ноября направить в правительство дополнительные предложения, касающиеся реализации указа «О национальных целях развития», подготовленные рабочими группами Госсовета, – о содержании этих предложений пока ничего не известно.

<https://www.kommersant.ru/doc/4548922>

КОММЕРСАНТЪ; МАРИЯ МАКУТИНА; 2020.27.10; ИНФРАСТРУКТУРА ДОРОЖЕ ДОЛГА; РЕГИОНАМ РЕСТРУКТУРИРУЮТ БЮДЖЕТНЫЕ КРЕДИТЫ В ОБМЕН НА ВЛОЖЕНИЯ В НЕЕ

Правительство будет списывать задолженность регионов по бюджетным кредитам при условии реализации на их территории новых инвестпроектов – сумма, которую центр будет готов «простить», будет напрямую зависеть от налоговых поступлений от проектов за прошлый год в федеральный бюджет. Высвобожденные таким образом средства регионы должны будут целевым образом направлять на создание необходимой для этих проектов инфраструктуры.

Для стимулирования региональных инвестиций в инфраструктуру федеральный центр подготовил новый механизм – Белый дом будет списывать долги по бюджетным кредитам тем территориям, где реализуются новые инвестпроекты. Постановления правительства, устанавливающие порядок списания долгов, а также отбора проектов для этих целей, утверждены **премьер-министром Михаилом Мишустиним** и являются частью плана властей по вовлечению субъектов РФ в реализацию обновленных **нацпроектов**.

Как следует из документов Белого дома, долги будут списывать при наличии в регионе новых инвестпроектов – объекты должны вводиться в эксплуатацию не ранее 2021 года. Перечень сфер, в которых они могут реализовываться, довольно широк: сельское хозяйство, добыча полезных ископаемых (за исключением нефти и газа), обрабатывающие производства, туристская и логистическая отрасли, а также дорожное и жилищное строительство и создание коммунальной инфраструктуры, в том числе в рамках государственно-частного партнерства. Итоговый перечень проектов, которые подпадут под этот механизм стимулирования, будет сформирован на основе предложений регионов после их оценки федеральными ведомствами.

Списать задолженность по бюджетному кредиту можно будет в пределах фактических прошлогодних налоговых поступлений от нового инвестпроекта в федеральный бюджет и при условии, что новый проект реализуется специально созданным для этого отдельным юрлицом – рассматривать обращения регионов о списании долга будет Минфин, и это должно упростить ведомству учет поступлений. Высвобождаемые таким образом средства субъектов РФ должны быть направлены на создание необходимой для инвестпроектов инфраструктуры – транспортной, энергетической или коммунальной, а также на подготовку документации или подключение сооружений к инженерным сетям.

Необходимость в разработке подобных мер стимулирования **Михаил Мишустин** вчера на совещании со своими заместителями объяснил тем, что создание инфраструктурных объектов требует больших средств – «их сложно реализовать самостоятельно и инвесторам, и регионам». Отметим, в ближайшую пятилетку ожидаемый объем инфраструктурных инвестиций в России оценивается в \$200 млрд, а потребность в них – в \$324 млрд, и в последующие годы этот разрыв будет только расти. Для стимулирования частных инвесторов правительство также предусмотрело финансовую поддержку – в рамках соглашений о защите и поощрении капиталовложений компаниям будут предоставляться субсидии для возмещения затрат на создание объектов инфраструктуры, необходимых для запуска инвестпроектов (см. “Ъ” от 9 октября).

Как отмечает директор группы региональных рейтингов АКРА Елена Анисимова, долг регионов перед федеральным центром составляет около 880 млрд руб., из которых в следующем году погашению подлежало бы около 50 млрд руб., а по оценкам агентства, даже меньше – около 35 млрд руб. Впрочем, поясняет эксперт, даже в случае списания федеральный бюджет получит средства обратно – за счет налоговых поступлений от инвестпроекта. «Конечно, лучше вложить деньги в развитие инфраструктуры, а значит, и экономики, и получить в перспективе налоговые доходы – в конце концов их получит не только федеральный, но и региональный бюджет», – говорит госпожа Анисимова. Однако, добавляет она, это потребует и новых расходов регионов, для которых необходимо

предусмотреть источники финансирования. «В коронавирусной реальности найти их сложно – главное, чтобы эти инвестиции не осуществлялись в долг, усугубляя долговую нагрузку», – подчеркивает Елена Анисимова.

Евгения Крючкова

Вчера председатель правительства провел встречу с руководством фракций в Госдуме – это обязательная часть бюджетного процесса. Исходя из опубликованной стенограммы встречи, она была одной из самых подробных за последние годы. Помимо **Михаила Мишустина** и спикера Госдумы Вячеслава Володина, на встрече выступали министр финансов Антон Силуанов, председатель думского комитета по бюджету и налогам Андрей Макаров, руководители думских фракций.

На встрече с **Михаилом Мишустиним** депутаты «Единой России» вновь обратились к теме неполного финансирования программы развития сельских территорий. Ранее вице-спикер от ЕР Алексей Гордеев призывал коллег не голосовать за бюджет, если финансирование программы не будет увеличено. Однако руководство фракции позднее заявило, что единороссы поддержат бюджет, потому что дополнительные средства на развитие сел предусмотрены в других программах. «Мы попросили окрасить (выделить отдельной строкой.– “Ъ”) эти средства в других программах, чтобы они целенаправленно пошли на села», – сказал “Ъ” первый заместитель руководителя фракции Андрей Исаев. Спикер Госдумы Вячеслав Володин, который ранее заявлял, что поручение президента по программе развития сел «не выполнено Министерством финансов», сказал лишь, что «было бы хорошо в случае развития положительного сценарий в экономике» дополнительные доходы направить на поддержку социального развития села. Кроме того, господин Володин предложил правительству изучить вопрос о формировании программ индивидуальной поддержки регионов с высокой убылью населения.

Коммунисты также выразили недовольство тем, что программа развития села сокращена. «Весь мир не работает без государственной поддержки села, у нас она сокращается. А жизнь на селе и вовсе становится невыносима», – рассказал “Ъ” председатель думского комитета по аграрным вопросам Владимир Кашин от КПРФ. По его словам, лидер КПРФ Геннадий Зюганов подверг также критике государственные телеканалы, так как «складывается впечатление, что во многих наших программах сидит «пятая колонна», которая даже про Белоруссию доброго слова не сказала».

ЛДПР, в свою очередь, выступила за индексацию пенсий работающим пенсионерам и повышение пособия по безработице, сказал “Ъ” председатель комитета по социальной политике Ярослав Нилов. Работающих пенсионеров поддержала и «Справедливая Россия», которая также предложила рассмотреть дополнительные источники пополнения бюджета, например, от изменения системы налогообложения сырьевых отраслей и более крутой шкалы прогрессивного налогообложения, сказал “Ъ” первый заместитель руководителя фракции Михаил Емельянов.

По словам участников встречи, господин **Мишустин** никаких обещаний в ответ не давал – несмотря на весьма объемное выступление по итогам встречи, а только «принимал к сведению» и «поручал членам правительства проработать вопрос».

<https://www.kommersant.ru/doc/4548782>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДРА КОШКИНА; 2020.27.10; ПРАВИТЕЛЬСТВО ГОТОВО СПИСАТЬ ДОЛГИ ИНВЕСТИЦИОННО АКТИВНЫМ РЕГИОНАМ; НО ПРЕДЛАГАЕМАЯ ПРОЦЕДУРА МОЖЕТ ЗАТРУДНИТЬ СУБЪЕКТАМ ПЛАНИРОВАНИЕ БЮДЖЕТОВ, ОТМЕЧАЮТ ЭКСПЕРТЫ

Правительство спишет долги по бюджетным кредитам регионам, которые направят высвобождаемые деньги на инвестиционные проекты по развитию инфраструктуры, сообщил **премьер-министр Михаил Мишустин**. «Правительство запускает новый механизм стимулирования инвестиционной деятельности в субъектах Российской

Федерации», – заявил он на совещании с вице-премьерами. Регионы будут предлагать инвестиционные проекты, профильные федеральные министерства и ведомства их оценивать, и по одобренным проектам регионам будут списываться долги перед центром. Однако есть одно условие – сумма списания долга будет равна объему налоговых поступлений, который инвестиционный проект принесет в федеральный бюджет. «Таким образом, федеральный бюджет избегает потерь: проект принес новые налоги (для федерального бюджета это в первую очередь НДС, НДСПИ, отчасти – налог на прибыль и акцизы), т. е. доходы, и на эту же сумму будут списаны кредиты регионам. Федеральный бюджет условно ничего не теряет и не приобретает», – отмечает руководитель группы региональных рейтингов АКРА Елена Анисимова.

А вот для регионов все оказывается не так просто: даже если им не нужно гасить кредиты, придется находить деньги на новые инвестиционные проекты. «Если списание будет происходить в рамках поступивших в федеральный бюджет налогов, это означает, что сначала следуют траты, затем расчет налоговых поступлений (уже в следующем, видимо, году) и списание – видимо, кредитов следующего по отношению к тратам на инвестпроект года», – поясняет Анисимова.

Кроме того, такое сложное администрирование может затруднить регионам процесс планирования бюджетов. «Если власти заранее не будут знать, сколько будет списано долга, то они не будут иметь оснований, чтобы заложить в бюджет списание этих кредитов, – указывает эксперт. – То есть в бюджете должны быть заложены средства на реализацию инвестпроекта и дополнительно – на погашение долга в, вероятно, следующем году. А после того как станут понятны параметры налоговых доходов по проекту, будет корректироваться бюджет в части погашений. Выглядит это довольно сложно».

В этом году, рассказывает Анисимова, Минфин оценивал меру по изменению сроков погашения бюджетных кредитов в 70 млрд руб. – значит, такая сумма подлежала погашению в рамках реструктуризации. «Новый график реструктуризации будет предполагать, насколько мы понимаем, в два раза меньший объем погашения в 2021 г., – говорит она. – То есть максимальный объем списания в год – порядка 35 млрд руб. Для совокупного долга регионов, который колеблется около 2,1 трлн руб., это совсем немного».

Регионы оказались в очень тяжелой финансовой ситуации: к хроническим проблемам недостатка ресурсов добавился шок от коронавируса. И списание части долга вполне логичная мера, полагает ректор Российской экономической школы Рубен Ениколопов. «Другой вопрос, что корни этой проблемы уходят в существующую нездоровую систему разделения доходов между бюджетами разных уровней, которая ставит практически все региональные бюджеты в полную финансовую зависимость от федерального центра», – замечает он.

Принятые федеральным правительством документы развивают изменения в законодательстве, утвержденные весной 2020 г., добавляет руководитель Центра региональной политики ИПЭИ РАНХиГС Владимир Климанов. Во время первой волны пандемии было принято решение пролонгировать срок возврата долгосрочных бюджетных кредитов. Но порядок этой процедуры так и не был проработан, поэтому объем кредитов, полученных регионами, продолжал расти. «Новые решения правительства означают, что федеральный центр фактически признал сложность самостоятельного решения регионами проблемы высокой закредитованности», – отмечает он.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2020/10/26/844637-pravitelstvo-gotovo>

ТАСС; 2020.26.10; ПУТИН ПОРУЧИЛ ПРОРАБОТАТЬ В КАБМИНЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО НАЦПРОЕКТАМ, ПОДГОТОВЛЕННЫЕ ГОССОВЕТОМ

Президент России Владимир Путин поручил направить в правительство РФ подготовленные группами Госсовета предложения по реализации в регионах **нацпроектов** с учетом их продления до 2030 года. Такой пункт содержится в опубликованном в понедельник на сайте Кремля перечне поручений по итогам расширенного заседания президиума Государственного совета, состоявшегося 28 сентября 2020 года.

«Администрации **президента РФ** направить в правительство РФ для дальнейшей проработки предложения, касающиеся реализации в субъектах РФ указа **президента РФ** от 21 июля 2020 года №474 «О национальных целях развития РФ на период до 2030 года», подготовленные рабочими группами Государственного совета РФ», – говорится в сообщении.

Поручение должно быть выполнено в срок до 1 ноября 2020 года. Ответственным назначен помощник **президента РФ** Игорь Левитин.

<https://tass.ru/ekonomika/9820453>

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/putin-porucil-prorabotat-v-kabmine-predlozenia-po-nacproektam-podgotovlennye-gossovetom>

ТАСС; 2020.26.10; ПУТИН ПОРУЧИЛ СОЗДАТЬ МЕХАНИЗМ КООРДИНАЦИИ ИСПОЛНЕНИЯ НАЦПРОЕКТОВ В РЕГИОНАХ

Президент России Владимир Путин поручил создать при участии рабочих групп Государственного совета механизм координации исполнения национальных проектов в регионах страны. Как сообщает в понедельник сайт Кремля, такое поручение глава государства дал по итогам расширенного заседания президиума Госсовета, состоявшегося 28 сентября.

«Создать при участии рабочих групп Государственного совета Российской Федерации механизм координации исполнения национальных проектов (программ) в субъектах Российской Федерации и обеспечивать его функционирование», – говорится в поручении, адресованном правительству РФ.

Путин отметил, что при этом нужно предусмотреть необходимость обсуждения с рабочими группами Госсовета изменений, влекущих за собой корректировку региональных проектов, перед внесением таких изменений в паспорта национальных и федеральных проектов.

Также необходимо будет установить порядок, в соответствии с которым изменения, предполагающие корректировку целевых значений показателей достижения целей **нацпроектов**, могут вноситься в паспорта национальных и федеральных проектов не чаще одного раза в год только после рассмотрения таких изменений президиумом Совета при **президенте РФ** по стратегическому развитию и национальным проектам, за исключением случаев, если изменения направлены на увеличение или уменьшение объемов финансирования проектов в соответствии с решением куратора **нацпроекта**, проектного комитета или президиума этого совета. Глава государства отметил необходимость разработать совместно подходы к оценке рисков при достижении в регионах национальных целей развития страны.

Кроме того, кабмину предписано разработать с рабочими группами Госсовета показатели, позволяющие контролировать ход достижения регионами национальных целей развития страны на период до 2024 года и на плановый период до 2030 года. Кабмину предстоит определить совместно с рабочими группами Госсовета для каждого региона целевые значения этих показателей, обеспечить обсуждение этих значений с главами регионов, определить периодичность расчета фактических значений таких показателей, а также при наличии существенных разногласий между федеральными и региональными органами

исполнительной власти по значениям таких показателей предусмотреть порядок урегулирования разногласий.

<https://tass.ru/politika/9820269>

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/putin-porucil-sozdat-mehanizm-koordinacii-ispolnenia-nacproektov-v-regionah>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; КИРА ЛАТУХИНА; 2020.27.10; ПУТИН ПОРУЧИЛ РАЗРАБОТАТЬ НОВЫЙ НАЦПРОЕКТ

Президент РФ поручил рассмотреть вопрос о разработке **нацпроекта** по развитию внутреннего водного транспорта и о финансовом обеспечении содержания внутренних водных путей. Поручение **Владимир Путин** дал по итогам расширенного заседания президиума Госсовета.

В новом **нацпроекте** должны быть мероприятия по ликвидации лимитирующих участков. Ранее возможность появления нового **нацпроекта** не исключал первый **вице-премьер Андрей Белоусов**. На заседании итоговой коллегии **Минтранса** он заявил, что с водными путями надо проделать примерно ту же работу, что и по автодорогам, то есть сформировать план опорной сети с учетом грузопотоков и пассажиропотоков.

«Эту работу мы договорились проделать в течение следующего года, и вполне возможно, что появится еще один **нацпроект**», – сказал **Белоусов**.

<https://rg.ru/2020/10/26/putin-poruchil-razrabotat-novyj-nacproekt.html>

На ту же тему:

<https://portnews.ru/news/303804/>

ТАСС; 2020.26.10; ПУТИН ПОРУЧИЛ ДОБИТЬСЯ СНИЖЕНИЯ СМЕРТНОСТИ В ДТП ДО ЧЕТЫРЕХ ЧЕЛ. НА 100 ТЫС. НАСЕЛЕНИЯ

Президент РФ Владимир Путин поручил правительству к 2030 году добиться снижения показателя смертности в ДТП до 4 человек на 100 тыс. человек. Он также поручил установить дополнительный показатель транспортного риска, говорится в сообщении на сайте кремля по итогам Госсовета.

Нововведения должны быть реализованы в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» (**БКАД**).

«Установить целевое значение показателя «Количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях, человек на 100 тыс. населения» не более четырех по состоянию на 2030 год, – отмечается в тексте. – Установить дополнительный показатель «Количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях, человек на 10 тыс. транспортных средств».

Количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 100 тыс. населения – один из самых спорных показателей в **БКАДе**. Ранее снижение смертности до 4 человек планировалось достичь к 2024 году. Большинство транспортных экспертов считали эту цель недостижимой. Согласно обновленному документу, уровня не более четырех человек необходимо достичь только к 2030 году, а в 2024 году показатель не должен превысить 8,4 человека.

Путин также поручил сформировать перечень мостов и путепроводов, нуждающихся в реконструкции, и изучить новые подходы к финансированию этих проектов. Также правительству необходимо рассмотреть вопрос обновления парка наземного пассажирского общественного транспорта и пригородного железнодорожного транспорта. В том числе предоставить предложения по поддержке региональных властей по обновлению инфраструктуры городского наземного электрического пассажирского транспорта.

Соответствующие изменения в **нацпроект** должны быть внесены до 1 декабря 2020 года.

«Рассмотреть вопрос о разработке национального проекта, направленного на развитие внутреннего водного транспорта и о финансовом обеспечении содержания внутренних водных путей, предусмотрев в нем мероприятия по ликвидации лимитирующих участков, в том числе на внутренних водных путях Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации. Доклад – до 15 ноября 2020 года и до 1 августа 2021 года», – также отмечается в списке поручений.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/9821651>

На ту же тему:

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/putin-porucil-k-2030-godu-dobitsa-snizenia-smernosti-v-dtp-do-4-cel-na-100-tys-naselenia>

https://aif.ru/society/putin_poruchil_snizit_smernost_v_dtp_do_4_chelovek_na_100_tys_nasele_niya

ТАСС; 2020.26.10; ПУТИН ПОРУЧИЛ ДО ЗИМЫ ПРОРАБОТАТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ СОКРАЩЕНИЯ ПУТИ ДО ЧЕРНОМОРСКОГО ПОБЕРЕЖЬЯ

Президент РФ Владимир Путин поручил до 1 декабря 2020 года разработать предложения по поэтапному развитию транспортной инфраструктуры для сокращения времени в пути до курортов Черноморского побережья, сообщается на сайте Кремля.

«Представить предложения, касающиеся поэтапного развития транспортной инфраструктуры в целях ускорения перевозки пассажиров в направлении курортов Черноморского побережья России. Срок – 1 декабря 2020 года», – говорится в перечне поручений по итогам расширенного заседания президиума Госсовета, состоявшегося 28 сентября.

Ранее, на открытии трассы Таврида в Крыму, **глава Минтранса РФ Евгений Дитрих** представил президенту новый федеральный проект «Южный кластер». Обсуждалось, что он станет частью Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (**КПИИ**) и в него войдут такие проекты, как новая платная трасса Джубга-Сочи и перенос железнодорожной дороги от Черноморского побережья.

Кроме того, в октябре «Автодор» сообщил о разработке проекта транспортного коридора Екатеринбург – Краснодар. Благодаря новой хорде доехать от Урала до Черноморского побережья можно будет на 10 часов быстрее (сейчас этот путь занимает около 43 часов), отмечали в госкомпании.

<https://tass.ru/ekonomika/9821129>

На ту же тему:

https://kuban.aif.ru/society/putin_poruchil_do_zimy_prorobotat_vozmozhnost_sokratit_put_k_chernomu_moryu

<https://kubnews.ru/vlast/2020/10/26/putin-poruchil-do-zimy-prorobotat-vozmozhnost-sokrashcheniya-puti-do-chernomorskogo-poberezhya/>

<https://kuban24.tv/item/putin-poruchil-do-zimy-podgotovit-predlozheniya-po-sokrashheniyu-puti-k-chernomu-moryu>

<https://nts-tv.com/news/putin-poruchil-podgotovit-predlozheniya-po-sokrashch-30675/>

<https://regnum.ru/news/3099580.html>

<https://news.ru/society/v-rf-prorobotayut-vozmozhnost-sokrasheniya-puti-do-chernomorskogo-poberezhya/>

<https://eadaily.com/ru/news/2020/10/26/putin-nameren-sokratit-dorogi-do-chernogo-morya>

<https://www.yugopolis.ru/news/vladimir-putin-poruchil-sokratit-dorogu-do-chernomorskogo-poberezh-ya-131259>

<https://nts-tv.com/news/putin-poruchil-podgotovit-predlozheniya-po-sokrashch-30675/>

<https://privet-rostov.ru/yufo/59548-sokratit-dorogu-na-chnoe-more-potreboval-putin.html>

<https://bloknot-krasnodar.ru/news/putin-potreboval-podgotovit-predlozheniya-po-sokra-1277715>

<http://www.c-inform.info/news/id/89854>

СУДОСТРОЕНИЕ ИНФО; 2020.26.10; ПРОЕКТ «МОРСКИЕ ПОРТЫ РОССИИ» БУДЕТ ПЕРЕФОРМАТИРОВАН

Федеральный проект «Морские порты России», входящий в **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** до 2024 года (КПМИ), будет переформатирован. Помимо этого, появится новый национальный проект по внутренним водным путям. Подробности будущих изменений обсуждались на видеоконференции под председательством **замминистра транспорта Юрия Цветкова**, следует из сообщения **Росморречфлота** от 23 октября.

В совещании также приняли участие **руководитель Росморречфлота Александр Пошивай**, заместители руководителя Захарий Джиоев, Константин Стасюк и Константин Анисимов, представители проектного офиса агентства, генеральный директор ФГУП «Росморпорт» Андрей Лаврищев, руководитель ФГБУ «Канал имени Москвы» Сергей Лапшин, **директор департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса России Игорь Забралов** и сотрудники департамента.

Участники встречи обсудили ход работ по переформатированию федерального проекта «Морские порты России», график подготовки и мероприятия нового национального проекта по внутренним водным путям. Помимо этого, обсуждались вопросы контрактации объектов в рамках действующих проектов «Морские порты России» и «Внутренние водные пути».

Согласно поручению **главы Минтранса Евгения Дитриха** по итогам совещания в Мурманске 21 октября, особое внимание было уделено вопросу усиления работы **Росморречфлота и Минтранса России** с текущими и потенциальными инвесторами.

<http://sudostroenie.info/novosti/31537.html>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.27.10; «РОСМОРПОРТУ» МЕНЯЮТ ФОРМУ ФОРМАТА; В ПРАВИТЕЛЬСТВО ВНЕСЕН ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ АКЦИОНИРОВАНИИ ФГУПА

Как стало известно “Ъ”, после десяти лет разговоров об акционировании подведомственного **Минтрансу ФГУП «Росморпорт»** процесс начат официально. Все акции нового АО останутся у государства. В правительстве уверены, что акционирование повысит эффективность «Росморпорта» и увеличит поступления в бюджет. В компании рассчитывают, что ей станет проще работать. Эксперты говорят о новых возможностях привлечения инвестиций. Однако частные стивидоры опасаются, что, став АО, «Росморпорт» быстро выйдет на новый для себя рынок обработки грузов, составив им серьезную конкуренцию.

В правительство внесен законопроект о приватизации ФГУП «Росморпорт» с преобразованием его в АО, рассказали “Ъ” источники в отрасли. **В Минтрансе эту информацию подтвердили: «Документ разработан с целью комплексного развития и совершенствования деятельности предприятия, привлечения долгосрочных инвестиций в развитие портовой инфраструктуры».** Там считают, что в результате вырастет эффективность работы «Росморпорта», снизятся издержки, увеличится производительность, а в перспективе государство сможет пополнить бюджет за счет дивидендов и налогов нового АО. Также компания **получит «свободу выбора деятельности, направленной на получение доходов, сократит сроки согласования сделок».**

В «Росморпорте» согласны, что работа в форме ФГУПа «не отвечает современным экономическим реалиям и не позволяет в полной мере эффективно удовлетворять интересы государства» в развитии морских портов. Там надеются, что формат АО позволит повысить «операционную эффективность, оперативность и мобильность

управления». Все бумаги нового АО останутся у государства, полномочия единственного акционера получит **Минтранс**.

Созданное в 2002 году ФГУП «Росморпорт» занимается безопасностью мореплавания, выполняет работы в морских портах и взимает портовые сборы. Ему принадлежит более 2,5 тыс. недвижимых объектов балансовой стоимостью более 120 млрд руб. (подводные и наземные гидротехнические сооружения, системы безопасности), а также 268 судов. Также ФГУП владеет 100% Онежского судостроительно-судоремонтного завода и оператором морских круизов «Черноморские круизы», около 84% Ленморниипроекта. По итогам 2019 года по МСФО чистый убыток «Росморпорта» сократился в восемь раз, до 2,8 млрд руб., выручка выросла на 10%, до 31,3 млрд руб. (основная часть дохода сейчас приходится на портовые сборы).

Последняя версия законопроекта об акционировании «Росморпорта» проходила публичное обсуждение на regulation.gov.ru летом 2018 года. В июле 2019 года заместитель гендиректора по экономике и финансам «Росморпорта» Яков Быков говорил, что планируется провести акционирование предприятия по модели as is, «как есть»: «То есть как сейчас ФГУП представляет собой конгломерат видов деятельности – профильных, небольшой объем не очень профильных – в таком же виде и предполагается «перетекание» ФГУПа в АО». По его словам, механизм будет схож с акционированием «Почты России» (завершилось 1 октября 2019 года).

Партнер «Рустам Курмаев и партнеры» Дмитрий Клеточкин считает, что приватизация «Росморпорта» в первую очередь направлена на упрощение привлечения финансирования, например, путем выпуска долговых бумаг. В целом, добавляет юрист, режим унитарных предприятий «тяжело сочетается с современным гражданским законодательством и выглядит пережитком переходного периода, когда такая форма собственности была необходима».

Собеседники “Ъ” в компаниях-стивидорах (занимаются обработкой грузов в портах) пока настроенно относятся к предстоящему акционированию. С одной стороны, это упростит в будущем процесс продажи подведомственного «Росморпорту» имущества, говорит один из источников “Ъ”. В то же время участники рынка давно опасаются, что, став АО, «Росморпорт» активно займется стивидорной деятельностью. Комментарий **Минтранса** о «свободе выбора деятельности» косвенно подтверждает эту версию, но в самом «Росморпорте» о подобных планах никогда не говорили.

<https://www.kommersant.ru/doc/4548868>

На ту же тему:

https://1prime.ru/state_regulation/20201026/832222264.html

ИЗВЕСТИЯ; ЕКАТЕРИНА ВИНОГРАДОВА; 2020.27.10; НАПОЛОВИНУ БЕЗВРЕМЕННЫ: ВЕДОМСТВА НЕ ПРИНЯЛИ 50% НОВЫХ АКТОВ НА ЗАМЕНУ СТАРЫМ; У КАБМИНА И МИНИСТЕРСТВ ОСТАЕТСЯ ДВА МЕСЯЦА НА ОКОНЧАТЕЛЬНОЕ ЗАВЕРШЕНИЕ «РЕГУЛЯТОРНОЙ ГИЛЬОТИНЫ»

«Регуляторная гильотина» завершится через два месяца, однако новое регулирование пока не готово. Ведомства приняли меньше половины актов, которые с 1 января 2021 года придут на смену устаревшим обязательным требованиям – об этом премьеру **Михаилу Мишустину** сообщил его заместитель Дмитрий Григоренко (письмо есть у «Известий»). Он подчеркнул, что руководители несут персональную ответственность за неисполнение поручений, и попросил главу правительства обязать их в максимально краткие сроки – до 29 октября – отчитаться о внесении актов в кабмин. Ситуация с «гильотиной» напряженная, но не критическая, заявили эксперты, а опрошенные «Известиями» ведомства заверили, что готовят документы в срок. В **пресс-службе** правительства подчеркнули: рисков возникновения правового вакуума не усматривается.

Регуляторная задержка

Как сообщили «Известиям» в кабмине, правительство уже отменило почти все нормативно-правовые акты (НПА), которые содержат обязательные требования, ухудшающие бизнес-климат. По состоянию на конец октября упразднено более 90% избыточного регулирования. Однако новые требования, которые должны прийти на смену отмененным, пока задерживаются, причем промедление идет как по линии аппарата кабмина, так и министерств. За два месяца до официального завершения реформы подготовлено меньше половины нового регулирования.

«Из 109 актов правительства, подлежащих принятию к 15 сентября 2020 года, выпущено только 53 (49%). Из 370 ведомственных актов, подлежащих изданию федеральными органами исполнительной власти в срок до 1 августа 2020 года, издано только 160 (43%)», – говорится в письме **вице-премьера** Дмитрия Григоренко главе правительства **Михаилу Мишустину**.

Дмитрий Григоренко добавил, что руководители несут персональную ответственность за неисполнение поручений. Он попросил главу правительства обязать их до 29 октября отчитаться о внесении актов в кабмин. В противном случае им нужно письменно объяснить причины задержек.

В связи с этим **премьер-министр** сдвинул дедлайн по формированию нового регулирования: **вице-премьерам** он поручил принять недостающие НПА до 16 ноября (документ есть в распоряжении «Известий»).

«Известия» направили запрос в **пресс-службы** правительства, а также министерств и ведомств с просьбой пояснить причины задержки и прокомментировать риск возникновения «правового вакуума» – ситуации, когда старое регулирование уже отменено, а новое еще не принято. Ранее от этого законодателей предостерегал президент **Владимир Путин**.

– Столь масштабное обнуление ни в коем случае не должно привести к правовой пустоте, правовому вакууму и «люкам», – заявлял он весной 2019 года. – Ни в коем случае нельзя допустить, чтобы это обнуление отразилось на интересах граждан.

В ФАС, Роспотребнадзоре, Минтруде, Минсельхозе, Минэнерго, Минцифры, Минпросвете, Минстрое и Минкульте заявили, что «регуляторная гильотина» выполняется в срок, указанный в поручении президента. Риска «правового вакуума» в этих ведомствах не видят.

В Минэкономразвития пояснили: приступившие к работе весной и в начале лета не имеют серьезных проблем и успели в нормальном режиме пройти все этапы. Для тех, кто нарушил сроки, предусмотрен «страховочный» механизм – часть актов может быть сохранена решением кабмина.

Отступления от срока, установленного поручением президента в рамках реализации послания Федеральному собранию по «регуляторной гильотине», нет, заявили «Известиям» в **пресс-службе** правительства.

Там отметили, что до 1 января 2021 года отмене подлежит порядка 3 тыс. российских актов. По состоянию на 26 октября уже отменено 2760 актов, включая 500 актов правительства и 2260 актов федеральных органов исполнительной власти (более 90%). Взамен отмененных нормативных правовых актов в настоящий момент принято 59 постановлений правительства и 182 ведомственных приказа. До конца 2020 года запланировано принять 48 постановлений правительства и 188 ведомственных актов, пояснили в кабмине, добавив, что рисков возникновения правового вакуума не усматривается.

Реформа контрольно-надзорной деятельности, или «регуляторная гильотина», – механизм, направленный на устранение и актуализацию избыточных и устаревших требований, которые влияют на деловой климат. О его запуске объявил бывший **премьер-министр** Дмитрий Медведев в начале 2019 года, а первые акты (около 5 тыс. требований времен СССР и РСФСР) были отменены в феврале 2020-го. В новом составе правительства

вопросы «гильотины» курирует вице-премьер Дмитрий Григоренко. Планируется, что реформа будет завершена к 1 января 2021 года.

Объем и результат

Ситуация с «регуляторной гильотиной» действительно напряженная, но не критическая, отметил вице-президент РСПП по правовому регулированию и правоприменению Александр Варварин. Большая часть правительственных актов уже прошла рассмотрение подкомиссией по контрольно-надзорной деятельности, и в ближайший месяц их принятие вполне может быть завершено.

По ведомственным актам требуется более серьезная работа, особенно по линии Роспотребнадзора: объемные СанПиНы до сих пор вызывают большую дискуссию, полагает Александр Варварин. Однако нужно учитывать, что по ведомственным НПА согласование правительственной подкомиссии не требуется, и в Минюст они направляются вместе с протоколом заседания рабочих групп. Подкомиссия рассматривает только разногласия. Скорее всего, рабочим группам просто предстоит активно потрудиться в ближайшие два месяца, отметил эксперт.

Объем требуемой в рамках «гильотины» работы огромен, и, если посмотреть на то, что уже сделано, то это беспрецедентный прорыв, уверен заместитель руководителя аналитического центра при правительстве Михаил Прядильников. Уже в этом году будет виден реальный результат: анализ проведенной работы позволяет оценивать степень нормативной готовности отраслей к переходу на новое регулирование как высокую. При этом риск формирования «правового вакуума» исключен, оптимистичен эксперт.

Даже если не все акты будут приняты до 1 января, проблем можно будет избежать. Закон «Об обязательных требованиях» дает правительству возможность определить перечень старых НПА, которые продолжат действовать и в 2021 году. Решение об этом может быть принято ближе к концу года, добавляют эксперты.

Ключевой негативный фактор, который привел к задержкам, – отсутствие согласованных концепций будущего регулирования в конкретных сферах, уверен Александр Варварин.

– Многие федеральные органы исполнительной власти не подготовили структуру будущего регулирования и не утвердили ее с рабочими группами. Чаще всего документы готовились без единой концепции, поэтому многие из них встретили жесткую реакцию со стороны бизнеса и экспертов, которые совсем по-другому видели структуру регулирования, – заявил он.

Совещаний для устранения противоречий действительно оказалось больше, чем предполагалось изначально, отметила руководитель экспертного центра «Деловой России» по уголовно-правовой политике и исполнению судебных актов Екатерина Авдеева. По ее словам, некоторые ведомства демонстрировали позицию, которая свидетельствовала об активном нежелании менять, например, сложившуюся систему проверок. В то же время бизнес крайне заинтересован в четких и понятных требованиях, ведь именно они будут регламентировать деятельность предпринимателей в дальнейшем, отметила эксперт.

<https://iz.ru/1078615/ekaterina-vinogradova/napolovinu-bezvremenny-vedomstva-ne-priniali-50-novykh-aktov-na-zamenu-starym>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.27.10; ПУСТОТА ХУЖЕ ВОРОВСТВА; ОАО РЖД ПРЕДЛАГАЕТ РЕЗКО ПОДНЯТЬ ТАРИФ НА ПОРОЖНИЙ ПРОБЕГ

ОАО РЖД пересмотрело подход к индексации тарифов на 2021 год. Монополия предлагает не повышать, а даже чуть снизить тариф на груженный пробег, зато на порожний увеличить сразу на 16%. В силе инициативы по отмене скидок на инновационные вагоны, повышению тарифов на перевозку контейнеров и антрацита. Больше всего от этой меры пострадают операторы и угольщики, тогда как у металлургов и

химиков расходы могут даже упасть. По операторскому бизнесу будет нанесен серьезный удар, подтверждают эксперты.

ОАО РЖД изменило тарифные предложения на 2021 год, следует из материалов, направленных первому вице-премьеру **Андрею Белоусову** 23 октября (“Ъ” видел документ). По словам источника, знакомого с ситуацией, обсуждение их запланировано на следующую неделю. Новый вариант предполагает как альтернативу общему повышению тарифа в 3,7% на 2021 год дополнительную индексацию цен на порожний пробег вагонов не на 4% (см. “Ъ” от 18 сентября), а на 15,8%. Тарифы на груженный пробег предлагается уменьшить на 0,1%. Также ОАО РЖД готово сохранить скидки на перевозки ряда грузов, включая зерно и нефтегрузы, в направлении Дальнего Востока.

Сохраняются предложения по отмене льгот для инновационных вагонов. При этом угольщикам, чей груз в основном ими перевозится, предлагается компенсировать потери через скидку в 4,3% – но на малопопулярных сегодня южном и северо-западном направлениях. Как и ранее, речь идет о росте тарифов для антрацита и контейнеров.

По оценкам монополии, в такой схеме тарифная нагрузка на крупнейшие холдинги относительно средней индексации вырастет на 7,5 млрд руб.

Наиболее пострадавшими в долевом выражении будут «Сибантрацит» (плюс 6,3%), Кузбасская топливная компания (3,2%), СУЭК и «Востсибуголь» (2,7%), УГМК (2,1%). Выиграют металлурги и химики: НЛМК (минус 2,1%), ММК (минус 1,7%), «Северсталь» и «Уралхим» (минус 1,1%).

В ОАО РЖД пояснили, что предложения сформулированы по итогам анализа эффективности перевозок отдельных видов грузов и действующих преференций: «Выявлена высокая убыточность перевозок порожних вагонов и энергоугля преимущественно в направлении Дальнего Востока, а также контейнерных перевозок по отдельным направлениям». Меры направлены на диверсификацию экономики, говорят в ОАО РЖД, при этом основная нагрузка транслируется не на реальный сектор, а на операторов, что будет их стимулировать к оптимизации и повышению эффективности.

По расчетам ОАО РЖД, индексация тарифов в порожнем пробеге больше всего повлияет на доходы Первой (минус 25,8%) и Федеральной (минус 22,3%) грузовых компаний, «Новотранса» (минус 17,3%), Globaltrans (минус 9,8%), «Трансконтейнера» (минус 9,5%).

Источник, знакомый с расчетами, говорит, что прирост ее EBITDA за счет операторов вагонов составит порядка 51 млрд руб., контейнеров – порядка 3 млрд руб. но за счет грузоотправителей, наоборот, упадет на 43 млрд руб., так что плюс не превысит 11 млрд руб.

Собеседник “Ъ” в отрасли говорит, что попытка так решить проблему дефицита завышенной инвестпрограммы ОАО РЖД противоречит правительственной риторике о поддержке бизнеса. Другой отмечает, что меры приведут к увеличению нагрузки на операторов, которые переложат ее на грузоотправителей: «Вместо фискальных мер стимулирования лучше бы подумали над послаблениями и субсидиями для последних».

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров называет расчеты ОАО РЖД «иезуитскими».

Он отмечает, что, когда в 2017 году договаривались о долгосрочных тарифных условиях, никто не говорил, что при сохранении общей индексации можно, например, всю ее переложить на уголь, а другие группы грузов не индексировать. Для клиентов это точно не выглядит как индексация на «инфляцию минус», говорит эксперт. Он добавляет, что потери операторов оценены относительно результатов суперуспешного 2019 года, а уже в первом полугодии у многих прибыль сократилась в несколько раз. При переложении расчетов на 2021 год фактически изымается большая часть прибыли операторского бизнеса, что угрожает массовым банкротством и дефолтами по платежам.

<https://www.kommersant.ru/doc/4548886>

КОММЕРСАНТЪ; 2020.27.10; ГДЕ У НЕГО КНОПКА; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА О ЛОББИЗМЕ ВОКРУГ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ТАРИФОВ

На рынке железнодорожных перевозок есть традиция. В конце каждого года, в преддверии обсуждения в правительстве роста тарифов ОАО РЖД, монополия и ее клиенты начинают перетягивать канат внимания профильных чиновников тревожными письмами.

Вот и сейчас стороны пытаются донести свою позицию до курирующего отрасль первого **вице-преьера Андрея Белоусова**. Так, «Русская сталь», объединяющая крупных металлургов, 23 октября написала, что на фоне планируемого повышения НДС с 2021 года индексация тарифов на порожний пробег вагонов недопустима и приведет к ухудшению состояния и снижению инвестиций в отрасли. Предложение о росте на 4% тарифов на перевозки в контейнерах сделает их неэффективными. Потери участники рынка оценивают в 22 млрд руб. за пять лет.

В ОАО РЖД приводят свои аргументы: договоренности о тарифах с отраслью основывались на согласованных объемах перевозок, но в этом году недополучено более 11% металлургических грузов и более 10% нефтепродуктов, за счет которых субсидируется перевозка низкодоходных грузов, в частности, железорудных. Преференции давались, когда была такая возможность, говорят в монополии, а теперь их надо корректировать.

Кроме прямого содержания дискуссии, в ней интересно следить за позицией самого господина **Белоусова**, который в этом году в новом правительстве дебютировал в качестве куратора отрасли и до сих пор публично по тарифам не высказывался. А в широких кругах российского бизнеса господин **Белоусов** знаменит в первую очередь списком собственного имени об изъятии доходов промышленников. Не обошлось без списков и в отношении господина **Белоусова** с железнодорожниками. ОАО РЖД по его требованию выслало список компаний, получающих прибыль или убыток от тарифных мер (см. стр.8).

Такое ощущение, что, формулируя предложения для куратора, участники отрасли пытаются нащупать триггер, который наконец на него подействует. История 2018 года со «списком **Белоусова**» наталкивает на мысль, что для попадания в его фокус внимания полезна поименная конкретика. Неслучайным выглядит и упоминание повышения НДС, по поводу которого первый **вице-премьер** ведет с участниками рынка бурную дискуссию. На самом деле, полагаю, что действенного инструмента для продвижения позиции в глазах господина **Белоусова** никто до сих пор не нашел. Люди, знающие его, говорят, что первый **вице-премьер** может с воодушевлением принять одно предложение, а следующее, от тех же интересантов, разнести в пух и прах. Причем это не нейтральность ради нейтральности и избежания упреков в лицеприятности: раз на раз не приходится, все зависит от фактуры. Из знакомых мне участников рынка, посещавших совещания у господина **Белоусова**, ни один не был готов предсказать результат. Так и сейчас.

<https://www.kommersant.ru/doc/4548598>

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2020.27.10; ДОБЫЧУ ПУСТИЛИ В ПЕРЕПЛАНИРОВКУ; ПЛАНЫ ОСВОЕНИЯ РЕСУРСНОЙ БАЗЫ ПРОЕКТА «ВОСТОК ОЙЛ» ИЗМЕНИЛИСЬ

Как выяснил “Ъ”, «Нефтегазхолдинг» Эдуарда Худайнатова скорректировал планы разработки Пайяхского месторождения, которое должно стать ключевым активом совместного проекта с «Роснефтью» «Восток Ойл». Предполагается, что в первый год разработки нефтекомпания получит на Пайяхе 1,2 млн тонн, а за десять лет добыча вырастет до 50 млн тонн – актив станет одним из крупнейших в мире. Когда начнется промышленная добыча, пока неизвестно. При этом Пайяха все еще недостаточно изучена,

а «Восток Ойл» уже к 2024 году должен обеспечить грузопоток по Севморпути в 30 млн тонн в год.

“Ъ” ознакомился с утвержденными Роснедрами изменениями в проект пробной эксплуатации Пайяхского месторождения (принадлежит «Нефтегазхолдингу» Эдуарда Худайнатов; НГХ). Последние изменения в проект были внесены в августе. В первый год пробной эксплуатации предполагается достигнуть проектного уровня добычи нефти в 1,16 млн тонн, которая в течение семи лет должна вырасти в 35 раз, до 40,2 млн тонн. Максимальный уровень добычи в 50 млн тонн нефти ожидается на десятый год разработки месторождения (по старой версии документа – на девятый). Формально достижение этого уровня сделает Пайяху самым производительным нефтяным активом в РФ и одним из крупнейших в мире. Сроки начала разработки месторождения не указаны. Пайяхское месторождение с запасами 1,2 млрд тонн должно стать ключевым активом совместного проекта «Роснефти» и НГХ «Восток Ойл».

Ресурсы «Восток Ойла» «Роснефть» оценивала в 5 млрд тонн нефти. Помимо Пайяхи в «Восток Ойл» войдут месторождения Ванкорского кластера «Роснефти», нефть которых планируется поставлять по трубопроводу на Таймыр для отгрузки по Северному морскому пути (СМП) через будущий порт в бухте Север.

Если месторождения кластера уже разрабатываются, то Пайяха и примыкающий к ней Западно-Иркинский участок «Роснефти» пока в стадии геологоразведки, и сроки их промышленной разработки пока сложно оценивать. При этом «Роснефть» уже получила налоговые льготы для проекта и сейчас пытается привлечь в «Восток Ойл» иностранных инвесторов.

Однако Пайяха пока недостаточно изучена. На начало 2020 года на Пайяхе было пробурено 13 скважин, из них 3 – в освоении, 6 – в консервации, 4 – в ликвидации, следует из документа.

Проект разработки месторождения предполагает крайне масштабные и дорогостоящие работы. За семилетний период пробной эксплуатации должно быть пробурено более 3,3 тыс. скважин (см. “Ъ” от 28 января), в том числе 1569 добывающих, – в среднем более 470 скважин в год. Скважины потребуют проведения гидроразрыва пласта (ГРП), горизонтальные скважины – многостадийного ГРП, говорится в документе. Полное развитие месторождения потребует 6,3 тыс. скважин.

«Восток Ойл» наряду с СПГ-проектами НОВАТЭКа должен стать основным источником грузов для доведения грузопотока по СМП до обозначенного **Владимиром Путиным** уровня 80 млн тонн к 2024 году. Согласно одобренному правительством паспорту федерального проекта, «Восток Ойл» уже в 2024 году должен дать 30 млн тонн грузов. При этом «Росатом» в сентябре предлагал скорректировать план загрузки СМП к 2024 году до 60 млн тонн (9,2 млн тонн пришлось бы на «Восток Ойл»).

Исходя из проектных документов Пайяхи, сложно понять, как возможно достичь уровня 30 млн тонн грузов с «Восток Ойла» уже в 2024 году.

Если добыча на Пайяхе начнется в 2024 году, то месторождение сможет дать только 1,16 млн тонн, что в совокупности примерно с 20 млн тонн нефти Ванкорского кластера не составит необходимых 30 млн тонн. Если же добыча на Пайяхе каким-либо образом начнется раньше 2024 года, то неясно, как будет вывозиться добытая нефть, поскольку портовая инфраструктура в бухте Север потребует минимум трех лет для постройки. «Газпром нефть» во время постройки отгрузочного терминала для Новопортовского месторождения в Обской губе применяла временную схему вывоза нефти с использованием речных танкеров, но объемы были невелики.

В случае Пайяхи также возможен вывоз нефти речным транспортом через площадку у поселка Мунгуй, отмечает глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров, но большегрузные суда там могут работать только в июне и июле. Таким образом, какие-то значимые объемы вывезти не удастся – максимум 20–30 тыс. тонн, полагает аналитик.

<https://www.kommersant.ru/doc/4548921>

КОММЕРСАНТЪ; ВЛАДИСЛАВ ТРИФОНОВ; 2020.27.10; СЛЕДСТВИЕ ПОДКЛЮЧИЛОСЬ К РЕКОНСТРУКЦИИ АЭРОПОРТА ДОМОДЕДОВО; В ДЕЛЕ О ХАЛАТНОСТИ ПОКА ОБВИНЯЕМЫХ НЕТ

Следственное управление Следственного комитета России (СКР) по Московской области расследует факты халатности, а также недостатки оборудования и различных материалов, необходимых для реконструкции взлетно-посадочной полосы (ВПП) аэропорта Домодедово. Работа ведется силами ФГУП «Администрация аэропорта Домодедово» уже восемь лет, но до сих пор не завершена, хотя частные владельцы аэропорта все свои обязательства выполнили. В основу дела легли выводы проверки Счетной палаты эффективности расходования бюджетных средств, который был опубликован в августе текущего год. В нем помимо претензий к руководству ФГУПа отмечается и слабый контроль со стороны руководства **Росавиации**, включая его главу **Александра Нерадько**. При этом пока в материалах уголовного расследования нет подозреваемых или обвиняемых, при этом ущерб от действий должностных лиц следствием уже подсчитан – 107,2 млн руб.

Уголовное дело по факту халатности должностных лиц ФГУП «Администрация аэропорта Домодедово» (ч. 1.1 ст. 293 УК РФ) возбуждено подмосковным управлением СКР 21 октября. При этом, уточнила “Ъ” представитель ведомства Ольга Врадий, в деле нет подозреваемых или обвиняемых. Также госпожа Врадий подтвердила, что в основу расследования легли выводы проверки Счетной палаты, которая оценивала эффективность расходования бюджетных средств, выделенных на реконструкцию аэропорта Домодедово. Заказчиком этих работ выступало подконтрольное **Росавиации** ФГУП «Администрация аэропорта Домодедово» (ААД), а исполнителем – компания СУ-1.

Расследование затрагивает семилетний период проведения работ – с декабря 2012 года по декабрь 2019 года. Следствие уже сделало вывод, что сотрудники ФГУПа в это время в должной степени не контролировали выполнения госконтракта по масштабной реконструкции взлетно-посадочной полосы (ВВП), а также рулежных дорожек и мест стоянки самолетов.

Как следует из материалов дела, в ходе двух инвентаризаций были выявлены крупные недостатки оборудования и материалов, приобретенных в рамках госконтракта. Первая проверка зафиксировала недостачу на сумму более 46,7 млн руб. при исполнении договора 2012 года. А следующая инвентаризация, проведенная при присоединении ААД к ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)», увеличила этот показатель до 107,2 млн руб. На складах, как отметили проверяющие, отсутствовали различные материалы, а также железобетонные трубы, арматура, насосы, термошкафы и кабели для проводки новых линии электроснабжения.

В отчете Счетной палаты подчеркивалось, что реконструкция полосы до сих не завершена, хотя ее окончание планировалось еще в 2014 году, из-за чего аэропорт столкнулся с проблемами, которых не было до начала работ.

Так, длина действующей ВПП-2 сократилась, а оборудование радиотехнического обеспечения полетов было демонтировано. Эти действия привели к «снижению пропускной способности аэродрома на 35%», подчеркивали аудиторы.

При этом, было отмечено в материалах проверки, общий объем незавершенного строительства превысил 1,8 млрд руб., а гарантийные сроки обслуживания оборудования, закупленного для реконструкции, общей стоимостью 677,4 млн руб. истекли еще пять лет назад.

При этом, отметим, у аудиторов отсутствовали претензии к частным владельцам аэропорта, которые выполнили в полном объеме все свои обязательства, включая

строительство нового пассажирского терминала. Однако из-за отсутствия перронов с системой светосигнального оборудования, инженерных систем и коммуникаций, которыми занимался ФГУП, терминал Т-2 аэропорта Домодедово во время проверки не работал.

Отсутствие синхронизированного ввода в эксплуатацию всех производственных элементов имущественного комплекса аэропорта «привело к обесцениванию вложения бюджетных средств» в ОАО «Международный аэропорт Домодедово», которые, согласно расчетам Счетной палаты, составили 64 млрд руб.

При этом аудиторы Счетной палаты отмечали и слабый контроль за ходом реконструкции со стороны **Росавиации**. Так, акт с указанной в нем суммой недостачи был подписан руководителями ФГУПа и согласован с **главой Росавиации Александром Нерадько**.

Однако, судя по отчету, поиском виновных в недостаче **Росавиация** не занималась.

Стоит отметить, что завершение строительства взлетно-посадочной полосы в Домодедово продлится до 2024 года. На завершение проекта требуется еще 9,6 млрд руб.

<https://www.kommersant.ru/doc/4548802>

На ту же тему:

<https://www.rbc.ru/society/26/10/2020/5f968b1e9a79471909af3d69>

https://aif.ru/society/law/chto_za_delo_o_halatnosti_v_aeroportu_domodedovo_vozbudil_sledko_m

<https://tass.ru/proisshestiya/9813511>

<https://www.interfax.ru/business/734183>

КОММЕРСАНТЪ; ОЛЕГ РУБНИКОВИЧ; 2020.27.10; В ДЕЛО «ВИМ-АВИА» ВЛЕТЕЛА НЕДВИЖИМОСТЬ; БАНКИР ПЫТАЕТСЯ ВЕРНУТЬ АКТИВЫ, АРЕСТОВАННЫЕ У ЕГО БЫВШЕЙ СУПРУГИ ИЗ АВИАКОМПАНИИ

Как стало известно “Ъ”, пока фигурант громкого уголовного дела о махинациях в некогда одной из крупнейших авиакомпаний страны «ВИМ-Авиа» Алевтина Калашникова скрывается за границей, ее бывший супруг, владелец банка «Держава» Сергей Ентц, пытается оспорить наложенный судом в рамках расследования арест на многочисленную недвижимость. Бизнесмен утверждает, что его жена не переписывала на него земельные участки, квартиры и дома. Следствие же уверено, что приобретенную на незаконно полученные средства недвижимость бывший вице-президент «ВИМ-Авиа» Калашникова умышленно оформляла на своего мужа, чтобы избежать их ареста. Развод супругов СКР также считает фиктивным, поскольку все эти годы, вплоть до бегства топ-менеджера за границу, они вместе со своими детьми проживали в одной квартире.

Уголовное дело о махинациях в некогда одной из крупнейших авиакомпаний страны «ВИМ-Авиа» СКР начал расследовать в сентябре 2017 года. Фигурантами этого дела являются бывшие гендиректор «ВИМ-Авиа» Александр Кочнев, бухгалтер Екатерина Пантелеева, а также вице-президент Алевтина Калашникова и совладелец авиакомпании Рашид Мурсекаев. Причем последний оказался в Лондоне еще до начала разбирательства, а госпожа Калашникова, как установили следователи, уехала в Турцию прямо в день проведения обыска, а сейчас якобы также обосновалась в Лондоне.

Все четверо обвиняются в мошенничестве в сфере кредитования, переводе валюты нерезидентам РФ с использованием подложных документов и злоупотреблении полномочиями (ч. 4 ст. 159.1, ч. 3 ст. 193.1 и ч. 2 ст. 201).

В рамках расследования этого дела по ходатайству следствия в январе 2018 года Басманный райсуд Москвы наложил арест на имущество супруга госпожи Калашниковой – бизнесмена Сергея Ентца.

Под обременение попали 19 объектов недвижимости (в основном земельные участки в Одинцовском и Можайском районах Московской области) стоимостью порядка 157 млн руб. Как полагают в СКР, и с их мнением согласился суд, «в период совершения

Калашниковой и иными лицами инкриминируемого преступления по ч. 2 ст. 201 УК РФ» эта собственность была умышленно оформлена в собственность «близкого и доверенного ей лица» – Сергея Ентца.

На днях последний обжаловал решение Басманного райсуда в апелляционной инстанции, где его адвокат Денис Узойкин пытался доказать, что господин Ентц является успешным предпринимателем, все арестованное имущество принадлежит лично ему и никакого отношения к бывшей супруге Калашниковой не имеет. По словам представителя господина Ентца, с 2005-го по 2016 год официально подтвержденный доход его клиента составил более 1,6 млрд руб., притом что стоимость спорного имущества намного меньше. В то же время, по словам господина Узойкина, доход Алевтины Калашниковой за период с 2012-го по 2017 год составил всего 17,3 млн руб. и она вообще была не в состоянии осуществить покупку всей этой недвижимости.

В Мосгорсуде адвокат Узойкин настаивал также на том, что брак его доверителя с госпожой Калашниковой был расторгнут еще в 1996 году.

На возражение представителя СКР о том, что бывшие супруги все это время, вплоть до отъезда Алевтины Калашниковой за границу, проживали в одной квартире вместе с двумя своими детьми, адвокат Узойкин счел несостоятельными. «Это не означает ведение общего хозяйства», – отметил защитник.

Доводы следователя о том, что с 2015-го по 2017 год компания «ВИМ-Авиа» неправоммерно переводила деньги со своих счетов на счета других организаций, включая подконтрольное господину Ентцу ООО «Экстрейд сервис» (сейчас в стадии банкротства), также были названы голословными. Представитель бизнесмена заявил в суде, что нет никаких доказательств того, что его доверитель имеет отношение к этой фирме.

Назвав вывод суда первой инстанции «не соответствующим фактическим обстоятельствам дела и имеющимся документальным доказательствам», Денис Узойкин попросил апелляционную инстанцию снять арест с недвижимости своего доверителя Ентца.

В итоге Мосгорсуд согласился с тем, что Басманный райсуд нарушил нормы УПК при вынесении решения, и направил материалы на новое рассмотрение.

Впрочем, эти нарушения можно считать скорее формальными, и их устранение вряд ли приведет к прямо противоположному решению. Например, суду первой инстанции рекомендовано добавить в протокол, какие именно письменные материалы исследовались в ходе заседания, а также проверить доводы адвоката Узойкина.

Отметим также, что с ноября прошлого года Мещанский райсуд Москвы рассматривает уголовное дело в отношении гендиректора «ВИМ-Авиа» Александра Кочнева и бухгалтера Екатерины Пантелеевой, единственных, кто оказался доступен для следователей.

Как следует из обвинительного заключения, возглавлявший авиакомпанию господин Мурсекаев, «будучи осведомленным о ее критическом финансовом положении», при пособничестве гендиректора Александра Кочнева, Алевтины Калашниковой и Екатерины Пантелеевой постепенно превратил ее в своего рода финансовую пирамиду. В частности, как считают в СКР, в 2015–2017 годах злоумышленники фальсифицировали отчетность, чтобы получать кредиты, которые выводились из авиакомпании на счета зарубежных компаний под фиктивные контракты, а также покупали авиатопливо по завышенным ценам у аффилированных структур. В итоге все это привело к тому, что к сентябрю 2017 года убытки компании превысили 2,5 млрд руб. и она была признана банкротом. Потерпевшими по делу проходят два турагентства, структура аэропорта Домодедово «Домодедово Коммершл Сервисиз» и ФГУП «Госкорпорация по ОрВД». По данным следствия, общая сумма ущерба составила около 1 млрд руб.

Сейчас по этому делу в Мещанском райсуде продолжается допрос свидетелей.

<https://www.kommersant.ru/doc/4548901>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.27.10; ВАМ МАСОЧКИ ИЛИ ЕХАТЬ?; ТАКСИСТЫ ПРОСЯТ СТОЛИЧНЫЕ ВЛАСТИ ОБЕСПЕЧИТЬ ИХ СРЕДСТВАМИ ЗАЩИТЫ ОТ КОРОНАВИРУСА

Профсоюз таксистов Москвы просит столичные власти обеспечить водителей таксомоторов масками, перчатками и антисептиками. Ежемесячные расходы на защиту от COVID-19, указывают в профсоюзе, составляют примерно 7–8 тыс. руб. на машину, то есть до 20% заработка таксиста. А штрафы Роспотребнадзора за отсутствие масок, перчаток и антисептиков достигают 15 тыс. руб. «Все таксопарки решают вопросы со средствами индивидуальной защиты самостоятельно», – прокомментировали “Ъ” обращение в дептрансе Москвы. Интернет-агрегаторы утверждают, что уже раздают маски и перчатки таксистам бесплатно.

В своем обращении (текст есть у “Ъ”) Московский профсоюз таксистов просит вице-мэра Москвы Максима Ликсутова «обеспечить» водителей такси «средствами индивидуальной защиты» за счет городского бюджета. Профсоюзные активисты приводят расчеты: таксисту необходимо не менее трех масок и двух пар перчаток в день, дезинфицирующие салфетки (для протирки салона, ремней безопасности и т. д.), а полная дезинфекция салона обходится примерно в 8 тыс. руб. в месяц.

Это составляет приблизительно 15–20% среднего ежемесячного дохода таксиста в городе, пояснил “Ъ” глава профсоюза Николай Колодов.

Водитель также должен обеспечить запас салфеток и антисептиков для пассажиров, но эти расходы посчитать сложно, говорится в обращении. Ряд компаний и агрегаторов («Яндекс», «Везет» и т. д.) с весны раздают маски и перчатки водителям бесплатно, но этого не хватает, считает господин Колодов. «Сколько продлятся ограничения, никто не знает, – пояснил “Ъ” господин Колодов. – Зарботки таксистов уже начинают падать из-за сезонных факторов». За работу без соблюдения мер безопасности, поясняет он, таксистов штрафует Роспотребнадзор: штраф составляет 15 тыс. руб. по статье 6.3 КоАП РФ.

60% таксистов в городе, по информации дептранса Москвы, не соблюдают меры профилактики коронавируса.

Нарушения выявляются в ходе рейдов ГИБДД, Московской административной дорожной инспекции (МАДИ) и Роспотребнадзора. Роспотребнадзор приводил данные о том, что с 26 сентября по 7 октября было проведено 205 проверок такси, в ходе которых инспекторы выписали 20 протоколов по ст. 6.3 КоАП («Нарушение законодательства в области обеспечения санитарно-эпидемиологического благополучия населения»). Более свежей статистики ведомство не приводит. 15 октября Роспотребнадзор предложил дептрансу «отключать от выполнения заказов» таксистов, не соблюдающих правила перевозок, но в департаменте идею не прокомментировали.

В пресс-службе «Яндекс.Такси» “Ъ” заявили, что средства индивидуальной защиты водители могут получить бесплатно в специальных «пунктах дезинфекции», где помимо масок и перчаток можно еще и обработать автомобиль: сейчас в Москве 42 таких пункта, по России – 150, первые появились еще весной. «На закупку масок, перчаток, средств для дезинфекции из-за COVID-19 и поддержку заболевших водителей компания выделила около 600 млн руб.», – заявили в «Яндексе». «Ситуация с коронавирусом становится все тревожнее: средства защиты стоят недешево, а где-то их может не хватать, – говорят в сервисе «Везет». – Еще в сентябре мы закупили маски и антисептики и распределили их по водительским офисам в 116 городах. Их можно получить бесплатно». Компания также начала выборочно ставить в такси Нижнего Новгорода, Казани и Серпухова приборы для обеззараживания воздуха (рециркуляторы), в ноябре они появятся в такси еще 12 городов, включая Москву. В «Ситимобил» “Ъ” также сообщили, что передают средства индивидуальной защиты водителям, заметив, что агрегаторы не могут сами проверять наличие масок и перчаток у водителей, поскольку «это технически невозможно». «Мы внимательно следим за появлением жалоб, проверок Роспотребнадзора и ГИБДД,

проводим дополнительную разъяснительную работу с партнерами», – заявили в «Ситимобиле».

«Мы обсудили эту ситуацию с крупнейшими таксопарками Москвы, – заявили “Ъ” в **пресс-службе** дептранса Москвы. – Все таксопарки, как и другие перевозчики Москвы, решают вопросы со средствами индивидуальной защиты самостоятельно, и это очень правильная и нужная мера для обеспечения безопасности и водителей, и пассажиров». В ведомстве подчеркнули, что правительство Москвы ежегодно выделяет более 200 млн руб. субсидий таксомоторным компаниям на погашение кредитных и лизинговых платежей.

<https://www.kommersant.ru/doc/4548894>

ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2020.27.10; UTAIR ОТКРЫЛА ПРОДАЖУ БИЛЕТОВ НА ПЕРВЫЕ ПРЯМЫЕ РЕГУЛЯРНЫЕ РЕЙСЫ ИЗ РОССИИ НА ЗАНЗИБАР; НО СТОЛКНУЛАСЬ С КОНКУРЕНЦИЕЙ СО СТОРОНЫ ЧАРТЕРОВ

В середине прошлой недели Utair открыла продажу прямых рейсов на остров Занзибар (Танзания). Но уже в понедельник, 26 октября, перевозчик объявил распродажу билетов. Изначальная стоимость билетов в разных тарифных классах составляла 30 000–35 000 руб. на человека в одну сторону, но часть билетов Utair решила продать за 10 000 руб. В 2020 г. в расписании стоят четыре рейса в африканскую страну (первый – 27 ноября), еще восемь рейсов Utair планирует выполнить в январе – марте 2021 г. «Билеты со скидками есть на каждом рейсе, где-то их доля доходит до 5%», – сообщил «Ведомостям» президент Utair Павел Пермяков через представителя авиакомпании.

Летать в Танзанию российские авиавласти разрешили в августе – эта страна вошла в первый пакет из трех открытых международных направлений после пандемии (вместе с Великобританией и Турцией). Ранее на Занзибар летали только чартеры Nordwind и авиакомпании «Россия», регулярных прямых рейсов не было. В 2019 г. африканскую страну посетило всего 6400 россиян, по данным пограничной службы ФСБ. По данным Университета Джонса Хопкинса, за все время пандемии в Танзании официально зарегистрировано 509 случаев Covid-19.

Utair могла заинтересоваться этим направлением в отсутствие альтернатив, считает директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев.

«Utair вполне может рассчитывать на загрузку рейсов на Занзибар. В Турции сезон почти завершен, а по большинству традиционных направлений, куда можно было бы отправиться в конце октября, сейчас полеты закрыты», – говорит эксперт.

В январе – августе этого года Utair сократила перевозки пассажиров в 1,8 раза по сравнению с 2019 г. до 2,9 млн человек, по данным **Росавиации**. В сентябре Пермяков написал письмо президенту Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (в нее входят крупнейшие авиакомпании страны, в том числе «Аэрофлот») Владимиру Тасуну с просьбой проработать прозрачный механизм назначения авиакомпаний на открытые после пандемии заграничные рейсы. Перевозчики традиционно получают допуски от межведомственной комиссии при **Минтрансе**. На каждом из открытых сегодня направлений до пандемии летала не одна авиакомпания, сейчас же из-за снижения частоты полетов по большинству направлений перевозчиком назначен «Аэрофлот». Лишь в Турцию полетели все крупные российские авиакомпании, включая Utair, которая запустила рейс Грозный – Стамбул. Первый рейс состоялся в понедельник, 26 октября. Как сообщили в компании, его заполняемость составила 95%.

Занзибар не заинтересовал «Аэрофлот». Но помимо Utair с регулярными рейсами на африканский остров с октября начинают летать чартеры крупнейших туроператоров – Anex Tour, «Интурист», Pegas Touristik и Coral Travel. Рейсы для Anex и «Интуриста» выполняет авиакомпания Azur Air, они запланированы не только из Москвы, но и из Санкт-Петербурга, Ростова-на-Дону, Самары, Казани и Новосибирска. Возможен также

запуск рейса из Красноярска, добавляет в комментариях «Ведомостям» представитель Anex Tour.

«Мы отмечаем высокий спрос на рейсы в Танзанию, заявок достаточно много как из Москвы, так и из регионов», – сообщил он «Ведомостям». «Первый рейс из Москвы закрыт на 95–96%. Глубина бронирований достигает середины марта, в топе спроса заезды на Новый год», – добавляет представитель «Интуриста». «Ведомости» не располагают комментариями Pegas Touristik и Coral Travel.

Туроператоры сомневаются, что самостоятельные поездки на Занзибар (а значит, и билеты на регулярные рейсы на остров) будут пользоваться спросом. «Пакетный тур обходится в среднем в 2 раза дешевле индивидуальной поездки за счет контрактинга отелей, т. е. оптовой закупки мест в отелях», – пояснил «Ведомостям» источник в одном из туроператоров. Как раз недостаток гостиничной инфраструктуры является одним из основных препятствий для путешествий на Занзибар. «Все хорошие отели «5 звезд» на ближайшие полгода уже стоят под запрос туроператоров. На высокие даты явно будет дефицит. Для сравнения: в Анталье порядка 600 отелей, с которыми работают туроператоры, на Занзибаре – всего 90», – объясняет собеседник «Ведомостей».

В привлекательности Занзибара для туристов сомневаются и в компании – поисковике билетов Aviasales. «В топе продаж Танзанию обходят и Турция, и Египет, и Мальдивы (в две последние страны сейчас летает только «Аэрофлот». – «Ведомости»). Танзанию бронируют примерно в 100 раз реже, чем Турцию: в Африку лететь и дольше, и дороже. К тому же массовому путешественнику еще нужно объяснить, почему на Занзибаре хорошо», – говорит представитель Aviasales Янис Дзенис.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2020/10/26/844644-utair-zanzibar>

ИЗВЕСТИЯ; GERMAN КОСТРИНСКИЙ; 2020.27.10; ВЕЗУТ ПО ЖИЗНИ: В РОССИИ ПРЕДЛОЖИЛИ СОЗДАТЬ «ТУРИСТИЧЕСКОЕ ТАКСИ»; ПРОЕКТ ПРЕДПОЛАГАЕТ ОБУЧЕНИЕ ВОДИТЕЛЕЙ НАВЫКАМ ГИДОВ И СОЗДАНИЕ ТОЧЕК ВЫЗОВА МАШИН ВОЗЛЕ ДОСТОПРИМЕЧАТЕЛЬНОСТЕЙ

В России предложили создать «туристическое такси». С такой инициативой к главе Ростуризма Зарине Догузовой обратилось **Общероссийское объединение пассажиров (ООП)**. С письмом ознакомились «Известия». Средства на создание нового сервиса предложено выделить по **нацпроекту «Туризм и индустрия гостеприимства»**. Инициатива предполагает создание автоматизированных точек вызова такси даже при отсутствии связи или при разряженном телефоне, субсидирование таксомоторных компаний, перевозящих пассажиров к туристическим центрам, а также обучение водителей навыкам гида. Эксперты оценивают программу в 300 млн – 1 млрд рублей. При этом часть специалистов сомневаются, что точки вызова будут востребованными. Представители бизнеса же в целом поддерживают инициативу.

Нацпроект для таксистов

ООП предложила Ростуризму включить в национальный проект «Туризм и индустрия гостеприимства» три мероприятия, предусматривающие бюджетные субсидии на таксомоторный транспорт. Об этом говорится в письме главе ведомства Зарине Догузовой, отправленном 22 октября. Организация предлагает включить в проект по туризму программу субсидирования таксомоторных компаний, которые возят пассажиров в туристские дестинации. Перечень таких адресов и размер субсидии Ростуризм в случае одобрения инициативы установит самостоятельно.

Еще одно предложение – установить точки вызова такси в популярных туристических местах.

«Подобные точки есть в городах возле вокзалов, «Яндекс.Такси» делает данный проект за свой счет. Это позволит вызвать такси, даже если телефон разрядится, а таксисту оперативно находить пассажира. Предлагается организовать их установку по ключевым

достопримечательностям в регионе за счет средств национального проекта», – сказано в обращении.

– Инициатива касается в первую очередь достопримечательностей на территории Урала, Сибири, Дальнего Востока. Зачастую туда из ближайшего населенного пункта можно доехать, а обратно вызвать такси уже не получается из-за отсутствия интернета. Благодаря таким стойкам можно будет сообщить, где находится человек, вызвать машину. В результате эти места станут более доступными для людей, что увеличит спрос на поездки, – считает председатель ООП Илья Зотов.

В пример он привел Телецкое озеро в Алтайском крае, куда можно уехать на такси из Горно-Алтайска, а вызвать машину обратно нельзя.

Также среди предложений ООП – создание обучающего курса, после которого водители смогут рассказывать пассажирам о достопримечательностях города или региона, проводить экскурсии. Обучение необходимо для водителей комфорт– или бизнес-класса, а для класса эконом необязательно, считает Илья Зотов.

В ООП затруднились назвать объем субсидий, которые потребуются для реализации предложений.

В Ростуризме оперативно не ответили на запрос «Известий».

Как писали СМИ, ведомство разработало первый вариант **нацпроекта** «Туризм и индустрия гостеприимства» в начале октября. В нем предусмотрены меры до 2030 года на сумму 628,9 млрд рублей. Самое дорогое мероприятие – создание «качественного разнообразного турпродукта» за 524,8 млрд рублей. По итогам реализации программы Ростуризм рассчитывает увеличить число занятых в отрасли с 2,5 млн до 4,2 млн человек, а число городов с туристически привлекательными центральными районами – с 7 до 40.

В целом «за»

В «Яндекс.Такси» назвали инициативу интересной, но отказались комментировать ее по существу до итогов обсуждения деталей господдержки, которое недавно началось. В «Ситимобил» в целом поддерживают идею, но затрудняются оценить объем средств, необходимых для ее реализации.

В компании добавили, что в этом году выпустили гиды по загородным достопримечательностям Москвы, Петербурга, Казани, Уфы и Екатеринбурга в партнерстве с популярными городскими изданиями. Печатные версии путеводителей были доступны в автомобилях, подключенных к «Ситимобил». Во время чемпионата мира по футболу в 2018 году агрегатор готовил водителей, чтобы они могли помочь туристам в Москве, рассказать про знаковые места столицы.

В Gett и «Везет» не ответили на запросы «Известий».

В зависимости от масштаба покрытия расходы бюджета на предложенные ООП мероприятия составят от 300 млн до 1 млрд рублей, считает вице-президент Общенационального союза индустрии гостеприимства (ОСИГ) Алексей Волков. Он уверен, что субсидирование такси повысит популярность внутренних туристических направлений.

– Одна из важнейших вещей в индустрии гостеприимства – взаимосвязь ее участников. Такси – это точка входа и выхода с туристической территории. При отсутствии подготовки таксист может создать негативное впечатление обо всей территории и наоборот, – говорит Алексей Волков.

Он уверен, что для развития внутреннего туризма субсидировать необходимо также закупку туристических автобусов, речных круизных судов.

Впрочем, точки вызова такси вряд ли будут востребованы на удаленных территориях, считает руководитель проекта внешней транспортной инфраструктуры департамента ЖКХ, транспорта и благоустройства фонда «Сколково» Кирилл Жанайдаров.

– Стационарные точки вызова такси представляют собой планшеты, вмонтированные в специальную подставку. И работают они только там, где есть интернет. При отсутствии

доступа в Сеть они работать не будут. В «Сколково» устанавливали такие пик-пойнты, число их пользователей стремится к нулю. И есть большие сомнения, что на удаленных территориях они будут более востребованы, – сказал эксперт.

Пик-пойнты могут быть по-настоящему популярны в международных аэропортах среди иностранных туристов, у которых не установлены местные сервисы вызова такси, добавил Кирилл Жанайдаров. Перспективными он также называет точки вызова муниципального транспорта, которые можно установить в удаленных населенных пунктах. При наличии пассажиров через такие стационарные пункты можно будет вызывать муниципальные автобусы, чтобы не гонять их пустыми, считает эксперт.

<https://iz.ru/1078711/german-kostrinskii/vezut-po-zhizni-v-rossii-predlozhili-sozdat-turisticheskoe-taksi>

1 КАНАЛ; 2020.27.10; ВЛАДИМИР ПУТИН УТВЕРДИЛ СТРАТЕГИЮ РАЗВИТИЯ АРКТИКИ ДО 2035 ГОДА

Соответствующий указ опубликован на портале правовой информации. Среди приоритетных направлений – развитие рыбного хозяйства, строительство береговых баз для обеспечения судоходства в акватории Северного морского пути, обустройство единственного незамерзающего арктического порта страны в Мурманске.

А еще – модернизация энергетической инфраструктуры и улучшение качества жизни в закрытых населенных пунктах, в том числе там, где дислоцируются наши военные.

<https://www.1tv.ru/news/2020-10-27/395731-vladimir-putin-utverdil-strategiyu-razvitiya-arktiki-do-2035-goda>

1 КАНАЛ; 2020.26.10; ВЛАДИМИР ПУТИН ПОРУЧИЛ СОЗДАТЬ МЕХАНИЗМ КООРДИНАЦИИ ИСПОЛНЕНИЯ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ

Владимир Путин поручил создать при участии рабочих групп Госсовета механизм координации исполнения **нацпроектов** в регионах. Поручения даны по итогам расширенного заседания президиума Госсовета в конце сентября.

Также поручено рассмотреть возможность снижения процентной ставки по кредитам для малого и среднего бизнеса; представить предложения о дополнительной поддержке детей, родители которых уклоняются от алиментов; изучить вопрос о выплате родителям детей до семи лет пособий по временной нетрудоспособности.

Кроме того, правительству и регионам необходимо до 1 декабря рассмотреть вопрос о модернизации инфекционной службы, в том числе лабораторий и медцентров.

<https://www.1tv.ru/news/2020-10-26/395698-vladimir-putin-poruchil-sozdat-mehanizm-koordinatsii-ispolneniya-natsionalnyh-proektov>

1 КАНАЛ; 2020.26.10; В СК СООБЩИЛИ О ВОЗБУЖДЕНИИ УГОЛОВНОГО ДЕЛА О ХАЛАТНОСТИ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ГОСКОНТРАКТА В АЭРОПОРТУ ДОМОДЕДОВО

Речь идет о реконструкции взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек и мест стоянки самолетов. По данным следствия, неустановленные должностные лица ФГУП «Администрация аэропорта Домодедово» на протяжении нескольких лет – с 2012 по 2019 год – ненадлежащим образом исполняли свои обязанности, а именно – не контролировали ход работ. В итоге государству нанесен ущерб более 107 миллионов рублей. Сейчас следователи выясняют круг причастных лиц и обстоятельства преступления.

<https://www.1tv.ru/news/2020-10-26/395689-v-sk-soobshili-o-vozbuzhdenii-ugolovnogo-dela-o-halatnosti-pri-vypolnenii-goskontrakta-v-aeroportu-domodedovo>

ВЕСТИ; ДЕНИС АЛЕКСЕЕВ; 2020.27.10; НА СТАНЦИЯХ МОСКОВСКОГО МЕТРО ПОЯВИЛИСЬ СТАЦИОНАРНЫЕ ТЕПЛОВИЗОРЫ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

Москва по-прежнему лидирует по числу заболевших COVID-19. За последние сутки в столице было подтверждено 5 224 новых случаев заражения. В городе действует режим самоизоляции для пожилых граждан. Также все жители должны соблюдать меры предосторожности – носить маски и перчатки в общественных местах и в транспорте.

<https://www.vesti.ru/video/2235137>

ВЕСТИ ЧИТА; 2020.26.10; ЗАБАЙКАЛЬСКАЯ ШКОЛЬНИЦА ПОЛУЧИТ МЕДАЛЬ ЗА СПАСЕНИЕ ПассажиРОВ АВТОБУСА

30 октября в Москве в онлайн-формате пройдет торжественная церемония награждения детей и подростков, проявивших мужество в экстремальных ситуациях и спасших человеческие жизни. Среди юных героев и Кристина Баранова – школьница из Сретенска, которая в декабре 2019 года помогала спасать пассажиров упавшего с моста автобуса.

В экстремальной ситуации Кристина проявила мужество, смелость и решительность. Впервые, как и еще 20 детей-героев со всей страны, девочка получит памятную медаль Совета Федерации Федерального Собрания России «За проявленное мужество». Как информирует ГТРК «Чита», медаль изготовлена на Монетном дворе в Санкт-Петербурге, одном из крупнейших в мире предприятий по выпуску памятных монет из драгоценных металлов, монетовидной и медальной продукции. На предприятии изготовлена партия в одну тысячу экземпляров.

Андрей Кондратьев, начальник цеха производства монетно-медально-орденской продукции Санкт-Петербургского монетного двора филиала АО «Гознак» рассказал: «Технология нами давно отработана. Это чеканка с выборочным золочением. То есть мы чеканом медаль, потом определенные элементы золотим. Прокладываем органическую эмаль и собираем с колодкой чеканенной через ушко. Высокая ответственность, мы это хорошо понимаем. Мы привыкли, давно работаем с госнаградами, понимаем, что должно быть высокое качество».

Церемония награждения самых смелых и ответственных детей и подростков страны пройдет уже в седьмой раз, но в этом году она состоится в онлайн-формате. Теломост свяжет Совет Федерации с субъектами страны, где соберутся юные герои, сенаторы, Герои России, руководители регионов и региональных управлений МЧС.

<https://www.vesti.ru/article/2477297>

ВЕСТИ; АНДРЕЙ ЯЩЕНКО; 2020.26.10; БОМБИЛЫ ЗАХВАТИЛИ СТОЛИЧНЫЕ АЭРОПОРТЫ

Они первыми встречают гостей столицы в зале прилета. Московские аэропорты захватили так называемые бомбилы. Захватили давно и уходить, похоже, не собираются. Им удается обходить известные агрегаторы, при этом цены на их поездки выше в разы.

Полдень, аэропорт Шереметьево. Типичная картина. Спешащий на заказ таксист не заметил другой автомобиль. Мгновенно образовывается многокилометровая пробка, которую машины сейчас пытаются объехать.

Нервы на пределе. Зону у терминала нужно покинуть за 10 минут. Если опоздал – оплачиваешь. Штраф – три тысячи. Тротуар моментально превращается в дорогу.

«Сейчас сами заказали такси, ждем», – говорит молодой человек.

Но тут начинается мистика. Агрегатор ищет, но машину не находит. Так было и у Елены, когда после девятичасового перелета, она вернулась в Москву из Владивостока.

«Агрегаторы искали по полчаса. Там другие-то такси были, те, которые кричат, заманивают, приглашают только по цене вообще астрономической, они-то там были, – рассказывает Елена Коломийцева.

Зазывалы в московских аэропортах вне закона. Но они будут первыми, кто встретит вас после прилета.

Шереметьево, терминал В, сейчас в этом зале клиентов пытаются поймать сразу десять таких таксистов. И это несмотря на то, что мимо проходят полицейские и сотрудники службы безопасности.

Проводим эксперимент. От аэропорта до МГУ агрегаторы берут тысячу.

«Такси возьмете? – А почему? – А куда? – Ленинские горы, дом 1, МГУ. – Две тысячи рублей», – из беседы с зазывалой.

Для иностранцев цена выше в четыре раза. И такая ситуация в каждой столичной воздушной гавани.

Это уже Внуково. Агрегатор за поездку в центр берет меньше тысячи.

«Две тысяч рублей поедем», – говорит местный таксист.

И традиционное: дорогу покажешь?

В нарушении всех мыслимых правил, таксисты здесь паркуются прямо на выездной эстакаде. До клиентов отсюда ближе всего.

«Три тысячи штраф за это», – говорит инспектор.

Их гоняют каждый день, но стоит инспекторам уехать – все возвращаются.

«Извините за громкие слова, но это такая аэропортовая мафия таксистов», – считает Елена Коломийцева.

Многие считают, что в борьбе за прибылью сами таксисты идут на всевозможные ухищрения.

Сергей Радько – автоюрист и прекрасно знает, почему заказать такси через приложение удается не всегда.

«Сами таксисты делают, они не берут намеренно заказы. Это похоже на какой-то некий сговор таксистов с целью создать ажиотаж и склонить пассажира к тому, чтобы они брали машины не через приложение», – поясняет он.

В итоге, нелегалы получают заказы, а такси повышает коэффициент. То есть, тариф.

Впрочем, и те и другие обвинения отрицают и все проблемы списывают на высокий спрос.

<https://www.vesti.ru/article/2477441>

ВЕСТИ; ВЛАДИСЛАВ ЗАГОРСКИЙ; 2020.26.10; ДО ОТКРЫТИЯ ДОРОГИ ИЗ НАДЫМА В САЛЕХАРД ОСТАЛОСЬ ЧУТЬ БОЛЬШЕ МЕСЯЦА

Ко дню округа планируется открытие долгожданной трассы Надым – Салехард. Дорога избавит людей от многих проблем: не придется зависеть от паромов и зимников, чтобы попасть на Большую землю, полки магазинов перестанут пустеть в период распутицы. Сейчас дорожники доделывают последние километры.

Раньше до окружной столицы путь был только по воде, воздуху и сезонному зимнику. Кстати, наша съемочная группа и пересекла его, двигаясь по маршруту Салехард – Надым, но теперь уже по полноценной дороге.

«Когда не было отсыпки, зимник выходил на Надым через поселок Аксарка», – объясняет нам водитель Юрий Диденко.

На 90 километре от Салехарда стоит КПП, въезд осуществляется строго по пропускам. Сделано это для того, чтобы нетерпеливые люди не портили несданное в эксплуатацию дорожное полотно. Пока проезд открыт только для спецтранспорта и обслуживающего персонала.

На двух участках дороги работа кипит круглые сутки. Долгожданный проезд с большой земли в столицу Ямала ждут давно. Его открытие будет вторым значимым после Пуровского моста событием для северян.

Более ста пятидесяти строителей и сотни единиц техники трудятся в две смены, чтобы до конца года успеть уложить 71 километр дороги из щебня. И как она будет выглядеть, можно представить уже сейчас.

71 километр в щебне – это план 2020 года, на данный момент осталось около 13. Дорогу сдадут согласно срокам – в декабре. Одна смена длится 10 часов; дневной наряд, кроме укладки полотна, ведет еще и подготовительные геодезические работы для ночной смены. При хороших погодных условиях бригады продвигаются ударными темпами.

«За смену проходим примерно 350 – 400 метров, – говорит прораб Олег Федяев. – Закончили соединение бульдозером, сейчас пройдет грейдер, ну и на этом пока все. Уходим дальше в сторону Салехарда».

До сдачи трассы остались считанные километры. Но автомобилистам не стоит ждать, что это будет автобан. Дорожное покрытие состоит в основном из щебня. Не стоит забывать, на какой территории проходит стройка. Северный климат диктует свои условия, и они иногда отличаются от планов строителей.

«Проезд будет всесезонный, но с ограничениями, скорее всего, весна – осень, то есть период распутицы. Так как дорога находится все еще в переходном типе покрытия, после весенних паводков, возможно, будут размывы дороги», говорит руководитель проекта Андрей Картошкин.

Общая протяженность трассы – 344 километра. Из них на данном этапе 68 километров дороги в асфальте со стороны Надыма, 90 – со стороны Салехарда. 186 километров пока останется в щебне.

<https://www.vesti.ru/article/2477478>

ТАСС; 2020.26.10; СТРОИТЕЛЬСТВО ВТОРОГО ЭТАПА БОЛЬШОГО КАЗАНСКОГО КОЛЬЦА БУДЕТ ЗАВЕРШЕНО В 2021 ГОДУ

Движение по всей протяженности (1,2 км) второго этапа Большого Казанского кольца будет запущено в 2021 году. Работы на объекте начались в марте текущего года по национальному проекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», сообщила журналистам в понедельник пресс-служба Минтранса Татарстана.

«В рамках второго этапа строительства Большого Казанского кольца проектной документацией предусмотрено переустройство коммуникаций, устройство ливневой канализации и очистных сооружений, подпорных стен, светофорных объектов, наружного освещения. Первый подэтап протяженностью 700 м, куда вошли строительство моста через Монастырскую протоку и трамвайных путей, введен в августе 2020 года. Ввод второго подэтапа протяженностью 522 м запланирован на 2021 год», – говорится в сообщении.

На строительстве второго этапа заняты 123 человека инженерно-технического персонала и 48 единиц спецтехники. На прошедшей неделе специалисты вывезли 1,3 тыс. кубометра непригодного грунта и мусора, завезли 1,1 тыс. тонн инертных материалов. Выполнена отсыпка земляного полотна на тротуаре и зеленой зоне в объеме 3,8 тыс. кубометров.

Большое казанское кольцо – магистраль для пропуска и перераспределения транспортных подходов на подъезде к центру города. Проект реализуется с 2010 года. В 2020 году на строительство участка Большого казанского кольца по национальному проекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» выделено федеральное финансирование в размере 490 млн рублей.

<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/stroitelstvo-vtorogo-etapa-bolsogo-kazanskogo-kolca-budet-zaverseno-v-2021-godu>

ТАСС; 2020.26.10; ТРЕТЬ ДОРОЖНОГО ФОНДА НАПРАВЯТ НА РЕМОНТ МЕСТНЫХ ДОРОГ НА СТАВРОПОЛЬЕ В 2021 ГОДУ

Власти Ставрополя намерены направить 33% объема дорожного фонда края на ремонт дорог местного значения в 2021 году. Об этом в понедельник сообщила зампред правительства – министр финансов края Лариса Калининченко.

«Дорожный фонд – присутствует строительство и реконструкция как местных дорог, так и дорог регионального значения. На местные дороги всегда у нас обращается внимание, предполагается [в 2021 году] направить более 3,3 млрд рублей, или 33% объема дорожного фонда», – сказала она, представляя проект закона о краевом бюджете на 2021 год и плановый период 2022 и 2023 годов на публичных слушаниях документа.

В 2020 году объем дорожного фонда Ставрополя составлял 10,3 млрд рублей, его уровень сохранится и в 2021 году – 10,33 млрд рублей. Планируется, что более 4,5 млрд рублей в крае направят на содержание, ремонт и капитальный ремонт дорог регионального значения. На реализацию мероприятий национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» планируется направить 1,6 млрд рублей.

Депутаты Думы Ставрополя в октябре начали работу над проектом закона о бюджете на будущий год и плановый период 2022-2023 годов. Согласно проекту закона, общий объем доходов краевого бюджета на 2021 г. прогнозируется в объеме 124 млрд 568 млн рублей, на 2022 год – 127 млрд 20 млн рублей, на 2023 год – 125 млрд 616 млн рублей. Годовые плановые назначения по расходам краевого бюджета на 2021 год составят 127 млрд 521 млн рублей, на 2022 год – 127 млрд 20 млн рублей, на 2023 год – 125 млрд 516 млн рублей. Рассмотрение законопроекта планируется на ноябрьском заседании думы.

<https://tass.ru/v-strane/9818533>

ТАСС; 2020.26.10; В КАРАЧАЕВО-ЧЕРКЕСИИ 14 КМ ПОДЪЕЗДНОЙ ДОРОГИ К ЧЕРКЕССКУ РАСШИРЯТ ДО ЧЕТЫРЕХ ПОЛОС

Подъезд к городу Черкесску от трассы Р-217 «Кавказ» протяженностью 14 км отремонтируют к концу 2021 года и расширят до четырех полос, сообщили журналистам в понедельник в **пресс-службе** ФКУ Упрдор «Кавказ».

«Участок подъездной дороги к Черкесску длиной 14 км расширят до четырех полос. Работы на отрезке н.п. Эркен-Халк – Адыге-Хабль (км 37 – км 51) Ногайского района планируется выполнить до конца 2021 года», – сообщили в **пресс-службе**.

Ремонт участка трассы Р-217 «Кавказ» начался в марте 2020 года. В настоящее время на объекте ведется устройство дорожной одежды и водоотвода. Для снижения уровня аварийности на повороте на поселок Эркен-Шахар устанавливается светофор, после специалисты приступят к устройству тротуаров, барьерного и пешеходного ограждений, установке дорожных знаков, направляющих устройств и нанесению разметки.

«Для безопасного и комфортного движения в ночное время на участке переоборудуем более 3,5 км линий электроосвещения в населенных пунктах Эркен-Халк, Адиль-Халк и Адыге-Хабль. Уже установили 47 из 155 опор с энергосберегающими светильниками. Также в указанных аулах обустроим восемь автобусных остановок с автопавильонами и 2,5 км тротуаров с пешеходным ограждением», – цитирует **пресс-служба** начальника ФКУ Упрдор «Кавказ» Руслана Лечхаджиева.

Автодорога Р-217 «Кавказ» берет начало в Краснодарском крае и ведет до границы с Республикой Азербайджан, связывая Россию с Закавказьем. Трасса является частью двух европейских и одного азиатского маршрутов. При этом в будущем она примкнет к формируемому транспортному коридору «Север – Юг», который призван обеспечить связь между странами Балтии и Индией через Иран.

Всего протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Карачаево-Черкесской Республики составляет 1616,825 км.

В рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» до 2024 года будет отремонтировано 124 км дорог региона, 113 км городских дорог, установлено 78 камер видеонаблюдения и четыре автоматических пункта весогабаритного контроля.
<https://futurerussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/v-karacaevo-cerkesii-14-km-podezdnaj-dorogi-k-cerkessku-rassirat-do-cetyreh-polos>

ТАСС; 2020.26.10; КАБМИН РЕШИЛ НЕ ИНДЕКСИРОВАТЬ РАСХОДЫ НА ГОСАППАРАТ В 2021 ГОДУ

Правительство РФ приняло решение не индексировать расходы на госаппарат в следующем году, расходы переструктурированы нуждающимся секторам, заявил глава Минфина РФ Антон Силуанов в интервью Наиле Аскер-заде, показанном в понедельник на телеканале «Россия-24».

«Вы знаете, мы приняли решение о неиндексации в следующем году расходов на госаппарат. Так как одна из ответных мер по переструктурированию расходов и выделению больше тем нуждающимся секторам, таким, как здравоохранение, социальная сфера или поддержка предпринимателей. И те деньги, которые мы сэконоим за счет этого, пойдут как раз на финансирование общенационального плана, который содержит эти меры», – сказал он.

Ранее стало известно, что Минфин РФ в предстоящую трехлетку намерен сократить расходы для подавляющего большинства госпрограмм.

<https://tass.ru/ekonomika/9816897>

ТАСС; 2020.26.10; ПРОЕКТНЫЙ ОФИС ПО РАЗВИТИЮ ВОДОРОДНОЙ ЭНЕРГЕТИКИ СОЗДАДУТ В 2021 ГОДУ

Проектный офис и межведомственную рабочую группу, которые будут заниматься развитием водородной энергетики в России, планируется создать в 2021 году. Об этом сообщает в понедельник **пресс-служба** правительства.

Ранее **премьер-министр Михаил Мишустин** утвердил план мероприятий по развитию водородной энергетики до 2024 года. Согласно документу, в России будет разработан комплекс мер поддержки отрасли, сформирована необходимая правовая и исследовательская база.

«Так, уже в 2021 году планируется принять концепцию развития водородной энергетики, создать проектный офис и межведомственную рабочую группу, – уточняют в кабмине. – Новые структуры будут участвовать в разработке инструментов, которые поддержат пилотные проекты, простимулируют экспорт энергетического водорода и использование перспективной технологии на внутреннем рынке».

В число пилотных проектов вошли газовые турбины на метано-водородном топливе, опытные образцы железнодорожного транспорта, установки по производству водорода без выбросов углекислого газа. Кроме того, будет составлен реестр передовых технологий в этой сфере, проведен ряд исследований, в том числе по вопросам получения, хранения и перевозки водорода.

Отдельное внимание планируется уделить подготовке высококвалифицированных кадров для новой отрасли. Так, органы власти должны подготовить предложения по актуализации программ высшего и дополнительного образования, утвердить перечень актов, которые необходимо разработать или обновить.

Как отмечают в кабмине, «реализация комплекса мер позволит создать высокопроизводительную экспортноориентированную отрасль, обеспечить ее высококвалифицированными специалистами и должным уровнем научного сопровождения».

<https://tass.ru/ekonomika/9818081>

ТАСС; 2020.26.10; РЕЙТИНГ ЦИФРОВИЗАЦИИ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫХ ОРГАНОВ ВЛАСТИ МОЖЕТ ПОЯВИТЬСЯ В РОССИИ

Президент РФ Владимир Путин поручил проработать к 1 мая 2021 года возможность формирования рейтингов цифровой зрелости федеральных и региональных органов исполнительной власти. Об этом говорится в перечне поручений по итогам расширенного заседания президиума Госсовета, опубликованном на сайте Кремля.

Поручение разработано совместно с рабочей группой Госсовета по направлению «Коммуникации, связь, цифровая экономика», ответственными на него назначены руководитель рабочей группы, губернатор Московской области Андрей Воробьев и премьер-министр РФ Михаил Мишустин.

В августе вице-премьер Дмитрий Чернышенко сообщил, что в ближайшее время во всех субъектах РФ появятся заместители руководителей региональных органов исполнительной власти, ответственные за цифровую трансформацию. Это, по мнению Чернышенко, необходимо для достижения целей национального развития страны до 2030 года в области цифровизации.

Кроме того, сейчас разрабатывается федеральный рейтинг цифрового развития регионов, который оценивает ряд параметров, включая готовность цифровой инфраструктуры, рост производительности труда, удовлетворенность граждан и бизнеса.

<https://tass.ru/ekonomika/9820859>

ТАСС; 2020.26.10; В ПОМОРЬЕ ОТКРЫЛИ МОСТ, СОЕДИНЯЮЩИЙ ФЕДЕРАЛЬНУЮ ТРАССУ С ДВУМЯ РАЙОНАМИ

Движение по новому мосту через реку Вагу, соединившему федеральную трассу Москва – Архангельск с Вельским и Устьянским районами, открыли в Архангельской области, сообщила в понедельник пресс-служба администрации региона.

«В Вельске открыто рабочее движение по новому мосту через Вагу. <...> Несмотря на свой региональный статус, объект является важнейшим элементом транспортной инфраструктуры юга Архангельской области, находясь на дороге, соединяющей федеральную трассу М8 с Вельским и Устьянским районами», – говорится в сообщении.

Прежний мост через Вагу на автодороге Вельск – Шангалы в Вельске обрушился под воздействием большегрузов пять лет назад. Найти средства на строительство нового мостового перехода позволило участие Архангельской области в государственной программе РФ «Развитие культуры и туризма», которая подразумевает в том числе развитие важнейших туристических направлений.

Длина моста – 172 метра, длина реконструируемого участка дороги вместе с подъездами – 560 метров. Общая стоимость объекта – около 600 млн рублей.

Глава Вельского района Дмитрий Дорофеев предложил назвать мост в честь 75-летия Победы. Первой машиной, которая проехала по открывшемуся мосту, стала «Победа» выпуска середины XX века.

Вельск упоминается в летописях с 1137 года, статус города имеет с 1780 года, население Вельска – около 22 тыс. человек. Вельский район известен местной важской росписью. В Вельске создается культурное пространство в рамках проекта «Вельск – мой город расписной». В Устьянском районе находится горнолыжный курорт Малиновка с трассами мирового уровня.

<https://tass.ru/ekonomika/9818271>

ТАСС; 2020.26.10; РАЗРАБОТКА ПРОЕКТА МЕТРО КРАСНОЯРСКА ЗАВЕРШЕНА ДОСРОЧНО

«Красноярский трест инженерно-строительных изысканий» на два месяца раньше завершил разработку проекта строительства метрополитена Красноярска. Об этом ТАСС сообщил председатель совета директоров компании Олег Митволь.

«Заказчик в лице Красноярского края у нас принял всю нашу работу, мы свою работу закончили», – сказал Митволь, добавив, что по контракту работы должны были завершиться в декабре этого года, но разработчики справились на два месяца раньше.

По его словам, сейчас трест готовит документы для повторной передачи в Главгосэкспертизу. Первоначальный проект строительства метрополитена был сдан в Главгосэкспертизу в декабре прошлого года, но был отдан на доработку.

Работы по строительству метрополитена в Красноярске начались в октябре 1995 года, они неоднократно приостанавливались из-за проблем с финансированием. Окончательно строительство было законсервировано в 2013 году. В 2019 году Красноярскому краю из федерального бюджета был выделен 1 млрд рублей на корректировку проектной документации метрополитена по федеральному проекту «Чистый воздух» (нацпроект «Экология»).

<https://futuresussia.gov.ru/nacionalnye-proekty/razrabotka-proekta-metro-krasnoarska-zavershena-dosrochno>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; НАДЕЖДА МАКЕЕВА; 2020.26.10; СТРЕЛКА ИЛИ НИЧЕГО; ОТКАЗ ОТ БЕЗНАЛИЧНОЙ ОПЛАТЫ ПРОЕЗДА ЧРЕВАТ ШТРАФОМ

Отказ принять оплату проезда транспортной или банковской картой для перевозчиков теперь чреват штрафом. В области принят закон, разрешающий штрафовать за это должностных лиц на 30-50 тысяч рублей, а юридических – на 70-100 тысяч.

Не все сегодня носят с собой кошельки, набитые наличкой. У молодежи зачастую и кошельков-то нет, вместо них телефоны с карточным приложением. Однако, по данным областного **минтранса**, треть работающих в области перевозчиков упорно предпочитают получать оплату за проезд наличными.

Терминалами для безналичной оплаты при этом обеспечены все, но хитрые делают вид, что автоматика барахлит, а наглые еще и высаживают пассажиров без налички. Новый закон стал дополнением к принятому в этом году постановлению областного правительства, в котором содержится ответ на вопрос, как быть, если в салоне автобуса отсутствует информация о возможности рассчитаться за поездку онлайн. Не висит такая табличка на видном месте? Значит, пассажир имеет право ехать бесплатно.

<https://rg.ru/2020/10/26/reg-cfo/v-podmoskove-budut-shtrafovat-perevozhikov-za-otkaz-priniat-oplatu-kartoj.html>

ОТКРЫТЫЙ БЕЛГОРОД; ВАСИЛИНА ПЕТРЕНКО; 2020.26.10; УМНЫЕ СВЕТОФОРЫ, НОВЫЕ ДОРОГИ И ОСТАНОВКИ. ЧЕГО ЖДАТЬ БЕЛГОРОДЦАМ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА?

Заместитель губернатора Белгородской области – начальник департамента строительства и транспорта Евгений Глаголев рассказал о развитии дорожной инфраструктуры региона. Когда завершатся работы по улице Щорса, затратно ли содержать дороги, а также чем будет заниматься центр организации дорожного движения в Белгороде?

Как устроена современная система ливнёвок по Щорса?

По Щорса предусмотрена система ливневой канализации по обеим сторонам проезжей части. Она является центральной артерией Харьковской горы, к которой будут постепенно подключать остальные улицы по мере развития системы ливнёвок.

«Конечно, нельзя сказать, что она решит сразу все проблемы, но конкретно по прошлому дождю можно сказать, что на данном участке ливнёвка работает», – прокомментировал Евгений Глаголев.

Зачем нужна отмостка шириной в две плитки?

Согласно утверждённым в прошлом году в регионе стандартам по дорожному строительству, есть определенные требования к технической обочине. Это связано с тем, что очень агрессивная среда и реагенты разрушают почву. В результате ежегодно около полуметра от борта не эксплуатируется для озеленения придорожной части. А такая ширина технической обочины позволяет более качественно содержать дорогу и сохранять насаждения.

Первые результаты по Щорса – какие они?

Сам Евгений Глаголев положительно оценивает предварительные итоги. Благодаря «выделенкам» с 8 до 25 км/ч увеличивается скорость общественного транспорта. Нет ухудшения ситуации и для индивидуального транспорта.

Несмотря на то, что остаётся одна полоса вместо двух ранее, решается главная проблема: узкие места – это кольцевые пересечения. Транспортное моделирование показало, что для индивидуального транспорта в центр пропускная способность увеличивается на 6% за счёт накопителей перед перекрёстками и одной полосы на перегоне.

«По первым подсчётам ГЛОНАСС трекеров скорость движения транспортных средств на отдельных участках уже увеличена от 40 до 60%. А после того как мы сделаем вход через все двери на посадку в маршрутные транспортные средства, то ещё скорость быстрее будет. И самое главное – мы остались в существующих границах проезжей части. А итоговые результаты отразят цифры, однако первые показатели уже лучше, чем мы планировали. Не говоря уже о том, что улица приобретает совершенно другой облик – гранитные бордюры, озеленение, велодорожки и многое другое. Результатом мы пока очень довольны, надеемся, что это также оценят жители и гости города, – отметил Евгений Глаголев.

Не сдвинулись ли даты сдачи объекта по Щорса?

По словам замгубернатора, даже при самых пессимистичных раскладах сроки не выйдут за рамки ноября. Однако дептранс планирует завершить все работы раньше конца месяца.

«Город, как заказчик, активно этим занимается, всё идёт по графику, есть шероховатости, но в целом, удовлетворительно», – уточнил Евгений Сергеевич.

Будет ли ж/д-переезд на улицу Красноармейская?

В настоящее время уже заканчивается проектирование переезда. Департамент строительства и транспорта получил технические условия в РЖД на открытие этого переезда, что было непросто.

«Сегодня по требованиям РДЖ пересечение ж/д-путей должно быть двухуровневым. Но если там строить такую развязку, то необходимо сносить половину улицы. Поэтому было отработано с РЖД получение условий на одном уровне. Как только утвердится бюджет на следующий год, будем рассматривать решение о возможности включения этого объекта. Проектом также предусмотрено создание дублера улицы Красноармейской с выходом к перекрестку в продолжении улицы Горького», – рассказал руководитель дептранса региона

Проблемный участок Богданки «Проспект Славы – Преображенская». Какие будут изменения?

Как объясняют в департаменте строительства и транспорта области, по разработанному проекту организации дорожного движения поворот с проспекта Богдана Хмельницкого налево на проспект Славы должен быть закрыт. Так как это самое узкое место транспортного коридора, ведущего от улицы Щорса.

Для увеличения пропускной способности здесь надо оставить две полосы прямо и «выделенку». Это вынужденная мера и поэтапный процесс перехода, который

обсуждается с администрацией города. И с этим связана некоторая путаница. Сейчас на участке от проспекта Славы до Преображенской временно убрали знак выделенной полосы для общественного транспорта, пока не будет готов объезд по улице Пушкина. Из плюсов – на этом участке по «выделенке» пока что можно ехать всем.

Не Щорса единой. Что ещё сделано в регионе?

Помимо Щорса ещё есть строящийся объект в Губкине в микрорайоне «Журавлик». По словам начальника управления дорожного хозяйства и транспорта области Сергея Евтушенко, в планах завершить там работы в декабре.

Также в текущем году по ИЖС построили почти 370 км дорог. Это стало возможно за счёт федеральной программы стимулирования жилищного строительства. В течение трёх последних лет наша область получала больше всех денежных средств в сравнении с другими регионами – это 2,7 млрд рублей из федерального бюджета.

В проекте по региону дорога в обход Губкина, строительство ж/д переезда на дороге Чернянка – Красное и продолжение дороги непосредственно по Чернянке. По городу – проектирование выезда из микрорайона «Новый» на улицу Костюкова, расширение дороги из центра на «Новую жизнь» с подъездом к строящемуся футбольному манежу. Там же в планах строительство двухуровневой развязки на ж/д-переезде через Кашарский проезд. Кроме этого, сейчас проектируют мостовой путепровод от продолжения ул. Белгородского полка с выездом на Корочанскую через ж/д пути.

Построить дорогу – это полдела. Насколько затратно её содержать после этого?

Содержание дороги зависит от того, кто её балансодержатель – это федеральные, региональные или местные дороги.

«С 1 января мы планируем передать в федеральное ведение два объекта – это дорога «Белгород – Павловск» и дорога от Прохоровки до Горшечного. Соответственно, после этого нагрузка на наш бюджет будет меньше. При этом качество дорог не пострадает, а даже вырастет, так как на нормативное содержание федеральных дорог тратится до четырёх раз больше средств, – отметил Евгений Глаголев.

Какие перспективы увеличения финансирования дорожного строительства?

Дорожный фонд формируется из ряда источников, в том числе и акцизы на бензин. Денежные средства распределяются между областным бюджетом и федеральным.

«Начиная с 2021 года и далее мы ожидаем постепенный рост дорожного фонда. Конечно, не такой значительный, как нам хотелось бы. К примеру, в текущем году он у нас был порядка семи миллиардов, а мы выполнили 17, шесть из которых нам дал федеральный бюджет. То есть в 3,5 раза надо увеличить сборы, что собственно невозможно, для того чтобы содержать в нормативе все дороги субъекта. А у нас 22 тысячи километров дорог, – заметил Евгений Сергеевич.

Умные светофоры – как они работают?

«Сейчас мы получили федеральные деньги на развитие интеллектуальной транспортной системы. Всего в городе и Белгородской агломерации 144 перекрёстка. Мы предполагаем, что за эти денежные средства мы оборудуем все перекрёстки детекторами с камерами и котроллерами. С их помощью мы сможем наладить систему адаптивного управления светофорами. Сегодня активно над этим работает департамент цифрового развития совместно с городом», – рассказал замгубернатора.

Так, до конца года на улице Королёва откроется Центр организации дорожного движения, куда будет стекаться вся информация. Уже в этом году оборудуют несколько десятков таких перекрёстков, отметил Евгений Глаголев:

«Детекторы-камеры будут видеть длину хвоста в каждом направлении и адаптировать работу светофоров. Все они будут увязаны между собой. На эти цели запланировано 400 млн рублей на пять лет. В 2020 году мы получили 80 млн рублей и хотим попросить все оставшиеся в следующем, чтобы всё закрыть. Надеемся, что Минтранс пойдёт нам навстречу».

По новой маршрутной сети по городу Белгороду и Белгородскому району добавятся 90 остановок. Среди них новые пересадочные зоны по улице 5 Августа и Архиерейской, остановка между «Энергомашем» и «Мичурина», а также между проспектом Славы и улицей Преображенская.

Также в планах на следующий год – устройство остановки на Хоркиной со светофорным объектом и реконструкция самых нагруженных остановочных комплексов «Родина» и «Стадион» с устройством двух посадочных платформ в каждом направлении и наземными пешеходными переходами.

<https://openbelgorod.ru/gorod/1445.html>

INKAZAN.RU; 2020.23.10; «Я ПРОПИСАН ТАМ, НО НЕ МОГУ ПОПАСТЬ ДОМОЙ»: КАК ПРОЕХАТЬ В ТАТАРСКУЮ ДЕРЕВНЮ

Пока власти Татарстана отчитываются о благоустройстве дорог к поселкам республики, некоторые села годами не могут добиться строительства нормального подъездного пути. Люди отчаиваются получить что-то от региональных властей и просят помощи у президента страны. Почему сложилась такая ситуация – в материале Inkazan.

13 лет назад тогда еще президент Татарстана Минтимер Шаймиев назвал строительство дорог к селам приоритетом. Появилась программа, согласно которой, проблему должны были решить за 4-5 лет. Восемь лет назад новый глава Татарстана Рустам Минниханов лично в заявил о важности дороги для села, осматривая подъездной путь к одному из татарстанских сел.

Год назад Минниханов заявил, что «село – это хранитель традиций многонационального народа Татарстана», назвав приоритетом повышение качества жизни сельчан. На ремонт и строительство дорог в республике тогда направили 32 млрд рублей. Вопрос, на что дорожники тратят деньги, возникал у Минниханова несколько лет назад, когда он отчитал подчиненных за качество покрытий.

Впрочем, некачественные дороги – в основном проблема городов. В некоторых селах дорог нет вовсе. Жители микрорайонов Подсолнухи и Рябинка Тукаевского района после семи лет жизни в поле судились с администрацией. До своих участков с трудом доезжали многодетные семьи Высокогорского района. Теперь старожилы нескольких деревень Пестречинского района заявляют, что дорогу к ним не делали более 30 лет.

В Екатериновке, Верхних и Средних Девлизерях, Александровке чуть больше 60 домов. В основном там живут семьи с детьми и пенсионеры. К Екатериновке от М-7 идет щебеночная дорога, остальные деревни буквально отрезаны от цивилизации. По словам местных жителей, в дождь или непогоду дорогу размывает так, что вязнет даже тяжелая техника.

«Года два назад отремонтировалась М-7. Я ходил к главе и говорил: „Ты же можешь договориться, пусть хотя бы отходы, старый асфальт нам отдадут – кинуть это на глину и уже можно будет проехать в деревню“. Но нет, ничего не изменилось. <...> Только два вида транспорта – летом уазик, а зимой снегоход. Это же не дело, что я прописан там, но никак не могу попасть домой», – рассказал местный житель Артем Газизов.

Путь от трассы до деревень не превышает 3 километров, ремонта которых жители добиваются более 5 лет. В 2015 году исполком Пестречинского района заявил, что есть три программы ремонта дорог, но все они сформированы, пообещав включить поселки в план на 2016–2017 годы. Время прошло, власти отчитались о прокладке дороги к поселку Нептун и принялись строить пути к соцобъектам.

Газизов рассказал, что в личных беседах с жителями районная администрация объясняет: дорогу не могут сделать, потому что в поселках нет производства, а некоторые дома заброшены. Интересно, кто отважится вести бизнес или покупать дом в деревне, к которой нельзя проехать. Тем временем местных жителей отправили к главе поселения – решать проблему за счет самообложения.

Эта практика используется в некоторых районах Татарстана. Однако здесь люди уверены, что из-за небольшого числа жителей собрать нужную сумму не удастся. Тем более, что сама администрация Пестречинского района в 2018 году заявила: строительство этого участка обойдется в 53,2 млн рублей, а позже назвали сумму уже в 63 млн рублей.

В прошлом году люди обратились в **минтранс** Татарстана, где им ответили, что программа строительства дорог на этот год утверждена, но они в нее не попали. В **пресс-службе** министерства Inkazan сообщили, что для строительства дороги нужно выполнить ряд работ. Например, поставить труб для пропуска воды, стабилизировать грунт, насыпать смесь песка и щебенки на ширину полотна в 5,5 метров.

В министерстве сняли с себя ответственность за отсутствие дорог к поселкам. заявив, что они выделяют деньги району, который сам решает, как их распределить. Не дождавшись помощи от районных властей, люди писали письма Минниханову, обращались на «горячую линию» к **президенту России Владимиру Путину**, однако это ничего не изменило. Теперь они намерены судиться из-за бездействия администрации.

У Александры Самойловой есть дом в Александровке, построенный на материнский капитал. Жить в нем семья может только летом, когда к селу можно проехать по подсохшей дороге. Женщина рассказала, что в одном из поселков сгорел дом – пожарные не смогли пробраться к нему по бездорожью, пожилого соседа с инсультом пришлось своими силами везти до Екатериновки – скорая смогла приехать только туда.

По словам Самойловой, особенно жалко пенсионеров, которые живут в Александровке круглый год. До них не может доехать даже автолавка – она останавливается в соседнем селе. «Людям приходится ходить туда пешком по этой жиже и грязи», – заявила женщина.

Пока руководство Татарстана требует повысить качество жизни на селе, к муниципальным властям возникает все больше вопросов. Inkazan направил запрос в местную администрацию, но оказалось, что пресс-секретарь Пестречинского района уволился, нового еще не нашли. Когда удастся получить ответ – неизвестно.

Депутат Госсовета от КПРФ Артем Прокофьев заявил Inkazan, что каждую подобную жалобу нужно разбирать отдельно. «В Татарстане одна из лучших ситуаций по оснащению дорог к сельским населенным пунктам. В других регионах ситуация намного хуже», – сказал он.

Он добавил, что «дороги в сельской местности – это всегда непросто». Впрочем, построить дорогу к селу может быть проще, чем «похоронить» целую деревню, а значит, забросить окружающие ее сельхозугодья. В 2013 году теперь уже экс-глава **минтранса** Татарстана Ленар Сафин заявлял, что в регионе сокращается число деревень.

По его словам, одна из причин – отсутствие подъездных путей. На тот момент на соединение всех сел дорогами с твердым покрытием требовалось около 35 млрд рублей. К тому моменту подъездные пути были только у 73,8% населенных пунктов республики, 738 поселков были фактически отрезаны от дорог.

Тем временем власти не теряют оптимизма: согласно программе строительства региональных дорог, рассчитанной до 2024 года, 85,7% населенных пунктов обеспечат подъездными путями. К 2030 году, согласно стратегии транспортного развития республики, показатель должен достигнуть 92,3%.

В 2019 году на муниципальные дороги в республике выделили 1 млрд. Судя по жалобам татарстанцев, денег не достаточно. Учитывая, что проблему в Татарстане решают 13 лет – столько прошло с момента, когда Шаймиев назвал строительство дорог к селам приоритетом, – неизвестно, что случится раньше – вымрут деревни или к ним появятся подъездные пути.

<https://inkazan.ru/news/society/23-10-2020/ya-propisan-tam-no-ne-mogu-popast-domoy-kak-proehat-v-tatarskuyu-derevnyu>

ИНТЕРФАКС; 2020.26.10; СТРУКТУРА РЖД ЗАКУПИТ РЕФРИЖЕРАТОРНЫЕ КОНТЕЙНЕРЫ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ МЕЖДУ ЕАЭС И КНР

АО «РЖД Логистика» (РЖДЛ, входит в группу «Российские железные дороги») планирует закупить рефрижераторные контейнеры для предоставления их под перевозки продукции из стран Евразийского экономического союза (ЕАЭС) в Китай и обратно.

Сейчас недостаток такого подвижного состава «сдерживает развитие экспорта грузов, в первую очередь требующих соблюдения температурного режима», заявил генеральный директор РЖДЛ Дмитрий Мурев в ходе онлайн-форума «Сопряжение ЕАЭС и китайской инициативы «Один пояс, один путь» в понедельник.

«На сегодняшний день на рынке существенный дефицит автономных рефрижераторных контейнеров, которые могли бы перевозить грузы с территории Евразийского экономического союза в КНР. Нами принято решение – для поддержки экспортеров – о закупке первой партии из 100 автономных рефрижераторных контейнеров модели CRT-40 reefer, чтобы предоставлять нашим клиентам уже возможность (такой – ИФ) перевозки», – сообщил он.

«В первую очередь мы планируем использовать их на маршруте из Подмоскovie – терминала Селятино в Чунцин (центральная часть Китая – ИФ) и обратно, но также и на других направлениях, где будет на это соответствующий спрос», – сказал топ-менеджер.

«РЖД Логистика» обеспечивает перевозку, хранение и экспедирование грузов, занимается комплексным логистическим обслуживанием промышленных предприятий, а также перевозками мелких партий груза. Имеет более трех десятков филиалов и обособленных подразделений, пять «дочек» и совместных предприятий в Европе и Азии. На 100% принадлежит РЖД, обеспечивает около 1% выручки железнодорожной группы.

ТАСС; 2020.26.10; МОРСКОЕ СООБЩЕНИЕ МЕЖДУ САХАЛИНОМ И МАТЕРИКОМ ВОССТАНОВИЛИ

Паромная переправа Холмск – Ванино, соединяющая Сахалин и материк (Хабаровский край), в понедельник утром восстановила работу после улучшения погоды в Татарском проливе. Об этом сообщили ТАСС в сахалинском морском пароходстве.

«Первый паром «Сахалин-9» вышел из порта Ванино Хабаровского края в понедельник в 08:00 по сахалинскому времени [00:00 мск], его прибытие на Сахалин ожидается во вторник в 02:00 [18:00 мск в понедельник]», – рассказал собеседник агентства. Паромы «Сахалин-8» и «Сахалин-10» отправятся из Ванино в Холмск в течение дня.

Паромная переправа закрылась 23 октября. Сахалинские спасатели объявили на пятницу штормовое предупреждение в восьми южных районах Сахалина, на субботу – в семи северных районах и на Курильских островах (Сахалинская область). В регионе прошли сильные дожди. В результате в реках поднялась вода и подтопила частный сектор в одном из районов Сахалина.

<https://tass.ru/obschestvo/9813829>

ИА REGNUM; 2020.26.10; МОРСКОЙ ПОРТ УСТЬ-ЛУГА СТАЛ СООТВЕТЧИКОМ ПО ИСКУ НА 1,6 МЛРД РУБЛЕЙ

Морской торговый порт Усть-Луга и ещё две компании из Ленинградской области получили претензии компаний «Новотранс» и АО «Новые ресурсы» на 1,6 млрд рублей. Пока иск, поступивший в арбитражный суд Санкт-Петербурга и Ленинградской области, не принят к производству, передаёт ИА REGNUM.

Претензии от АО «Холдинговая компания «Новотранс» и АО «Новые ресурсы» поданы 23 октября 2020 года к АО «Морской торговый порт Усть-Луга», ООО «Транспортно-логистический комплекс» и ООО «Новые коммунальные технологии». Сумма иска – 1 628 643 374,95 рубля.

В спор третьими лицами приглашены ФАС России, Генпрокуратура РФ, комитет по управлению госимуществом, РЖД, ФГУП «Росморпорт» и физлицо, чьи данные совпадают с данными профессионального арбитражного управляющего.

Подробности дела неизвестны. «Новотранс» на сегодня является одним из крупнейших в РФ оператором железнодорожного подвижного состава. Управляет дивизионом компания «Новые ресурсы». Все три соответчика работают в сфере транспортной обработки грузов. На официальном сайте «Новотранса» уточняется, что в 2018 году одна из компаний холдинга – ООО «Новотранс Актив» – приступила к реализации инвестиционного проекта LUGAPORT, в рамках которого планируется создать современную портовую инфраструктуру в морском торговом порту Усть-Луга.

<https://regnum.ru/news/economy/3099178.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.26.10; РОССИЯН НЕ БУДУТ ОТПРАВЛЯТЬ НА КУРОРТЫ ЕГИПТА ЧЕРЕЗ ТУРЦИЮ

Российские туроператоры после разъяснений Ростуризма отменили туры на египетские курорты на стыковочных рейсах через Турцию.

На прошлой неделе Ассоциация туроператоров России (АТОР) сообщила, что некоторые туроператоры готовят предложения или уже отправляют туристов на египетские курорты Хургада и Шарм-эль-Шейх на стыковочных рейсах через Стамбул или Анталию.

Об открытии продаж в частности сообщили туроператоры PАС Group и Pegas Touristik. Первый рейс «Пегаса» из РФ через Анталию в Хургаде ждали 29 октября, на нем должны были прилететь 220 туристов.

Однако 22 октября Ростуризм со ссылкой на указ президента **Владимира Путина** напомнил, что продажа туров с транзитным перелетом в аэропорты курортов Египта запрещена. Допустимо продавать только туры с перелетом до Каира, а дальнейшее перемещение туристов должно осуществляться наземным транспортом. За нарушение правил туроператоры и турагенты несут административную, уголовную или гражданско-правовую ответственность.

В понедельник в Pegas Touristik и PАС Group сообщили «Интерфаксу», что от реализации туров в Египет отказались – как на стыковочных рейсах, так и с перелетами до Каира. Возможность отправиться на египетские курорты через Каир по-прежнему есть у клиентов Tez Tour.

<https://www.interfax.ru/russia/734248>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20201026/egipet-1581555844.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.26.10; ГОСДУМА ПРЕДЛОЖИЛА ПРОДЛИТЬ ЛЬГОТУ ПО НДС НА ВНУТРЕННИЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ

Госдума предлагает правительству РФ рассмотреть вопрос о продлении на год льготы по НДС на перевозки пассажиров и багажа на внутренних авиарейсах, сообщил глава думского комитета по бюджету Андрей Макаров на заседании комитета в понедельник. Минфин воздержался от оценки этого предложения.

«У нас с вами 31 декабря (2020 года – ИФ) прекращает действие льгота по внутренним воздушным перевозкам, если она уйдет с 1 января, то мы понимаем, что в тот момент – когда, я надеюсь, будет восстанавливаться авиасообщение – у нас просто резко вырастет стоимость билетов, поэтому предлагается продлить действие этой льготы на один год», – сказал Макаров.

По словам главы комитета, этот вопрос планируется обсудить с правительством. Первый замглавы министра финансов Татьяна Нестеренко, которая присутствовала на заседании, воздержалась от изложения позиции по данному вопросу.

«В зависимости от того, как проработаем вопрос, я просто обозначил, что предлагается. В результате проработки мы выйдем либо на принятие закона, либо на непринятие закона, другого все равно ничего не будет, потому что если принимать закон, то нам надо принимать в ноябре», – добавил Макаров.

НДС в размере 10% на все внутренние авиаперевозки был введен для поддержки отрасли в 2016 году на период до 2021 года. В прошлом году правительство сделало отдельное послабление для внутренних рейсов в обход Москвы – для них установили нулевой НДС, причем бессрочно. На все полеты в Крым, Калининград и города Дальнего Востока ставка также нулевая, и, по данным Минфина, менять ее не планируется.

Между тем **Минтранс РФ** выступает за обнуление НДС для всех внутренних авиаперевозок с 2021 до 2025 года. Как сообщалось, в начале сентября ведомство обратилось с просьбой поддержать это предложение к первому вице-премьеру **Андрею Белоусову**. В письме также говорилось, что в августе **Минтранс** просил поддержать установление нулевого НДС. Минфин, однако, не поддержал эту идею. В конце сентября Минфин также сообщил, что продлевать 10%-ную ставку НДС на внутренние авиаперевозки через аэропорты Московского авиаузла после 1 января 2021 года не планируется. «Учитывая, что НДС является одним из основных источников доходов федерального бюджета, уменьшение поступлений этого налога может привести к ограничению возможностей финансирования расходных обязательств государства, в том числе в социальной сфере и связанных с поддержкой бизнеса в целях устойчивого развития экономики страны», – пояснили в **пресс-службе** Минфина.

<https://www.interfax.ru/business/734289>

ТАСС; 2020.26.10; В КИТАЕ НА НЕДЕЛЮ ПРИОСТАНОВИЛИ РЕЙС «ИКАРА» МОСКВА – ЧЖЭНЧЖОУ

Власти КНР приостанавливают со 2 ноября на неделю рейс авиакомпании «Икар» Москва – Чжэнчжоу (административный центр восточной китайской провинции Хэнань) из-за выявленных случаев инфицирования коронавирусом у пассажиров на борту. Об этом в понедельник заявило Управление гражданской авиации страны.

«У семи пассажиров, прибывших в Китай 15 октября рейсом российской авиакомпании «Икар» ЕО429, следовавшем по маршруту Москва – Чжэнчжоу, тест на нуклеиновую кислоту коронавируса показал положительный результат, со 2 ноября выполнение этого рейса будет приостановлено на одну неделю», – говорится в сообщении, опубликованном на официальном сайте ведомства.

Если до 2 ноября количество выявленных случаев увеличится, то управление может продлить временный запрет на полеты.

4 июня управление опубликовало положение, регламентирующее международное авиасообщение в условиях пандемии. Согласно документу, авиакомпания на неделю лишается права обслуживать рейсы, если число инфицированных коронавирусом пассажиров на обслуживаемых ей бортах превысит пять. Если число инфицированных достигнет 10, пауза в работе составит четыре недели.

12 октября Управление гражданской авиации КНР сообщило о приостановке на четыре недели выполнения рейса SU-208 авиакомпании «Аэрофлот» по маршруту Москва – Шанхай. По данным ведомства, с начала месяца на этом маршруте коронавирус выявили у 19 прибывших в КНР пассажиров.

<https://tass.ru/obschestvo/9818063>

ТАСС; 2020.26.10; В САМАРСКОМ АЭРОПОРТУ ОТКРЫЛСЯ МОБИЛЬНЫЙ МЕДИЦИНСКИЙ ПУНКТ ДЛЯ ТЕСТИРОВАНИЯ НА КОРОНАВИРУС

Мобильный медицинский пункт для тестирования на коронавирус заработал в международном аэропорту Курумоч в Самаре. Как сообщили в **пресс-службе** воздушной гавани, ПЦР-тест на заболевание смогут сдать пассажиры международных рейсов.

«На территории международного аэропорта Курумоч начал действовать мобильный медицинский пункт, где пассажиры международных рейсов могут сдать ПЦР-тест на COVID-19. Мобильный пункт сдачи анализов располагается в непосредственной близости от пассажирского терминала, на парковке перед главным входом в аэровокзал», – рассказали в **пресс-службе** аэропорта.

Медпункт будет работать круглосуточно, оплата производится наличными или банковской картой. Для сдачи анализов при себе необходимо иметь паспорт. Результат можно получить по электронной почте в течение двух дней или скачать его из личного кабинета компании «Наука», которая оказывает услугу.

Прибывающие из-за границы россияне должны в течение трех дней загрузить на портал «Госуслуги» результаты исследования на коронавирус, проведенного после прибытия. Иностранцы также должны предоставить результаты теста, выполненного не ранее чем за три дня до въезда или в течение трех дней пройти его в России.

<https://tass.ru/obschestvo/9815047>

ТАСС; 2020.26.10; ИЗ АЭРОПОРТА МИНЕРАЛЬНЫХ ВОД ЗАПУСТЯТ ЧЕТЫРЕ НОВЫХ РЕГИОНАЛЬНЫХ АВИАРЕЙСА

Крупнейший на Северном Кавказе аэропорт Минеральных Вод в осенне-зимнем сезоне начнет осуществлять рейсы в Челябинск, Казань, Саратов и Новый Уренгой. Всего же полеты будут проходить по 28 направлениям, сообщили в понедельник журналистам в **пресс-службе** аэропорта.

«Аэропорт Минеральные Воды им М.Ю. Лермонтова перешел на осенне-зимнее расписание, которое продлится до 27 марта 2021 года. В наступающем зимнем сезоне нас ожидает ряд новых региональных направлений из Минеральных Вод, по наиболее популярным направлениям, в том числе бизнес-туризма. Полеты из воздушной гавани в рамках осенне-зимней навигации будут осуществляться по 28 маршрутам», – говорится в сообщении.

Отмечается, что новинками нового зимнего сезона стали рейсы: в Челябинск, Саратов и Казань, которые будут осуществлять авиакомпания Nordwind Airlines два раза в неделю, а также рейс в Новый Уренгой также дважды в неделю авиакомпании «ИрАэро».

По данным **пресс-службы**, значительно возрастает частота рейсов авиакомпании «UTair» в Сочи до четырех раз в неделю, а также авиакомпания продолжает выполнение рейсов Минеральные Воды – Самара. Авиакомпания «Азимут» продолжит выполнение рейсов по наиболее популярным внутрироссийским направлениям: Краснодар, Калининград, Воронеж, Уфу, Пермь, Симферополь, Астрахань, Ростов-на-Дону, Челябинск, Калугу. Также сохраняются рейсы в Псков (авиакомпания «РусЛайн») и Нижний Новгород (авиакомпания «ИрАэро»).

«В рамках подготовки к осенне-зимнему сезону аэропорт провел комплекс мер. Так, для обеспечения взлетно-посадочных операций и проведения наземного обслуживания <...> в любых погодных условиях будет использовано свыше 30 единиц техники. Международные направления из аэропорта Минеральные Воды на сегодняшний момент не доступны. Фактическое выполнение рейсов по международным направлениям будет зависеть от эпидемиологической обстановки и соответствующих решений правительства РФ», – отмечают в **пресс-службе**.

<https://tass.ru/v-strane/9817471>

ТАСС; 2020.26.10; АЭРОПОРТ СОЧИ ПЕРЕШЕЛ НА ЗИМНЕЕ РАСПИСАНИЕ И РАСШИРИЛ МАРШРУТНУЮ СЕТЬ

Международный аэропорт Сочи перешел на зимнее расписание, в рамках которого была расширена маршрутная сеть и увеличено количество рейсов по некоторым направлениям. При этом по сравнению с прошлым годом число направлений сократилось из-за отмены международных рейсов, сообщила в понедельник **пресс-служба** аэропорта.

«Международный аэропорт Сочи начал работу по новому расписанию осенне-зимнего периода навигации. Рейсы будут выполнять 22 авиакомпании по 36 направлениям. Зимние изменения коснутся программы перелетов большинства авиакомпаний», – говорится в сообщении.

Авиакомпания Nordwind приступит к расширению маршрутной сети и увеличит количество рейсов по ряду направлений. Так, помимо ежедневных рейсов в Москву, будут осуществляться перевозки в Воронеж, Казань, Калининград, Кемерово, Нижний Новгород, Омск, Оренбург, Пермь, Самару, Санкт-Петербург, Сургут и Уфу. При этом авиакомпания откроет новые направления из Сочи – в Волгоград, Саратов и Тюмень.

Кроме того, авиакомпания «Азимут» запустит рейсы в Ярославль, «Икар» – в Воронеж, Волгоград, Москву, Нижнекамск, Саратов и Ульяновск. Utair откроет рейсы в Грозный, Махачкалу, Ростов-на-Дону и Ставрополь, которые ранее выполнялись в летнем сезоне.

«В сравнении с зимним расписанием прошлого года наблюдается сокращение количества направлений, по которым осуществляются перелеты из международного аэропорта Сочи. Это связано с отменой рейсов по международным направлениям», – поясняется в сообщении.

<https://tass.ru/ekonomika/9818155>

ТАСС; 2020.26.10; ПРЯМЫЕ АВИАРЕЙСЫ МЕЖДУ ХАБАРОВСКОМ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГОМ ВОЗОБНОВИЛИ СПУСТЯ ПЯТЬ ЛЕТ

Авиакомпания Nordwind Airlines с понедельника запустила прямые рейсы между Хабаровском и Санкт-Петербургом, которые отменили пять лет назад, сообщила **пресс-служба** хабаровского аэропорта.

«С 26 октября авиакомпания Nordwind начинает выполнение рейсов по маршруту Хабаровск – Санкт-Петербург. Впервые за последние пять лет Северную столицу и Хабаровск свяжет прямой рейс. Полеты будут выполняться два раза в неделю – в понедельник и четверг – на широкофюзеляжном самолете Airbus A330-200», – говорится в сообщении.

Кроме того, авиакомпания увеличила частоту беспосадочных рейсов в Москву с трех до четырех раз в неделю: по вторникам, средам, пятницам и субботам.

<https://tass.ru/ekonomika/9813887>

ТАСС; 2020.26.10; NORDWIND ОТКРОЕТ РЕЙСЫ ИЗ МОСКВЫ НА КУБУ

Авиакомпания Nordwind открывает рейсы из Москвы на кубинский остров Кайо-Коко, сообщает в понедельник Ассоциация туроператоров России (АТОР).

«Полетная программа туроператора Regas Touristik на этих рейсах стартует 2 ноября 2020 года», – говорится в сообщении АТОР.

Рейсы будут выполняться раз в неделю.

Авиасообщение между Россией и Кубой, прерванное на фоне пандемии коронавируса, было формально восстановлено 15 октября. 19 октября авиакомпания Royal Flight, главный авиапартнер Coral Travel, получила допуск на выполнение рейсов в аэропорты Санта-Клара, Кайо-Коко и Кайо-Ларго. На текущий момент запланированы рейсы и рассчитаны туры с 3 ноября в аэропорт Кайо-Коко, с 6 ноября – в Санта-Клара.

С 4 ноября авиакомпания Azur Air открывает рейсы в Кайо-Коко, с 5 ноября – в Санта-Клара. Программы на базе этих рейсов запланировали туроператоры Apex Tour и «Интурист».

<https://tass.ru/ekonomika/9816121>

ТАСС; 2020.26.10; ЛИНИИ ЭЛЕКТРОПЕРЕДАЧ ПРОВЕРЯТ В ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ ПОСЛЕ КРУШЕНИЯ ВЕРТОЛЕТА

В Вологодской области в течение 10 дней внепланово проверят все линии электропередач, размещенные на опасной для полетов малой авиации высоте, и установят на них сигнальную маркировку. Такое поручение после крушения вертолета дал глава региона Олег Кувшинников.

«Для обеспечения безопасности полетов малой авиации нам необходимо провести проверку всего электросетевого комплекса на предмет маркировки проводов ЛЭП, которые проходят над водой, железной дорогой, автомобильными дорогами на высоте, которая опасна для полетов малой авиации. Есть специальные правила, которые предписывают навешивать такую маркировку на провода. Прошу такую работу провести, и такая маркировка должна быть установлена везде. Гибнут люди из-за неосторожности, из-за нарушений норм безопасности и из-за того, что нет сигнальной маркировки на проводах», – сказал Кувшинников в понедельник на оперативном совещании областного правительства.

Легкомоторный вертолет Robinson R44, упал в реку Сухону в Нюксенском районе области днем 20 октября. В ходе полета по маршруту Вологда – Великий Устюг он задел ЛЭП над рекой, оборвал провода и упал в воду, при этом три деревни на время были обесточены. В вертолете находились четыре человека, тело одного обнаружили в тот же день, поиски остальных продолжаются.

<https://tass.ru/ekonomika/9818333>

ИНТЕРФАКС; 2020.27.10; ВЗОРВАВШИЙСЯ В АЗОВСКОМ МОРЕ ТАНКЕР ОТБУКСИРОВАН В КРЫМ

Российский танкер "Генерал Ази Асланов", на котором 24 октября произошел взрыв, отбуксировали во вторник из порта Кавказ в порт Крым, сообщил "Интерфаксу" представитель Росморречфлота.

"Он уже прибыл к причалу порта Крым (близ Керчи - ИФ)", - сказал собеседник агентства. Как сообщалось, в субботу на нефтяном танкере "Генерал Ази Асланов", находившемся в акватории Азовского моря, произошел взрыв. Судно следовало из порта Кавказ в порт Ростова-на-Дону. На борту находились 13 человек. Десять из них спасены, а трое - боцман, 19-летний матрос и 23-летний практикант - пропали.

Для поисков моряков привлекались два вертолета Ми-8, которые обследовали морской район на площади 400 кв. километров. В понедельник активная фаза поисково-спасательной операции, которая не дала результатов, завершилась.

<https://www.interfax-russia.ru/south-and-north-caucasus/news/vzorvavshiysya-v-azovskom-more-tanker-otbuxsirovan-v-krym>

<https://ria.ru/20201027/tanker-1581730329.html>

ТАСС; 2020.26.10; АВАРИЙНЫЙ ТАНКЕР «ГЕНЕРАЛ АЗИ АСЛАНОВ» НАЧАЛИ БУКСИРОВАТЬ В КРЫМ

Судно «Меркурий» вместе с танкером «Генерал Ази Асланов», на котором в субботу произошел пожар, следуют по акватории Азовского моря в направлении Крыма. Для приема аварийного судна навстречу направлены буксиры, сообщили ТАСС в понедельник в пресс-службе Росморречфлота.

Ранее сообщалось, что на судне устранили крен, оно приобрело плавучесть, с якорной стоянки в районе поселка Ильич на Кубани его планируют отбуксировать в Крым.

«Меркурий с аварийным судном движется в сторону передачи, буксиры со стороны Крыма уже вышли», – сообщили в **пресс-службе**.

Около 19:00 24 октября на нефтяном танкере под российским флагом «Генерал Ази Асланов», следовавшем из порта Кавказ в Ростов-на-Дону без груза, произошел взрыв. На борту находились 13 человек экипажа, 10 из них спасены. Судьба троих неизвестна, активная фаза поисково-спасательной операции в море завершена, ведется обследование береговой линии.

Как сообщил ТАСС ранее представитель экстренных служб, к ЧП могло привести нарушение техники безопасности или огневые работы. СК возбудил уголовное дело.

<https://tass.ru/proisshestiya/9820321>

РИА НОВОСТИ; 2020.27.10; НА ТРАССЕ В КРАСНОЯРСКОМ КРАЕ ПЕРЕВЕРНУЛСЯ МИКРОАВТОБУС

Водитель микроавтобуса не справился с управлением на трассе в Красноярском крае, в результате иномарка слетела в кювет, пострадали 8 человек, сообщает **пресс-служба** регионального главка МВД.

По данным МВД, ДТП произошло во вторник утром в Ермаковском районе на юге края.

«По предварительной информации, сегодня в утреннее время на 497-м километре автодороги Р-257 «Енисей» 31-летний водитель, управляя автомобилем «Тойота Хайс», двигаясь со стороны города Томска в сторону города Кызыл, не справился с управлением и допустил опрокидывание в правый кювет. В салоне транспортного средства находилось 17 пассажиров. В результате происшествия пострадали водитель и 7 пассажиров», – говорится в сообщении.

В настоящее время пострадавшие с травмами различной степени тяжести госпитализированы в Ермаковскую районную больницу. На месте происшествия работают сотрудники ДПС и следственно-оперативная группа.

<https://ria.ru/20201027/dtp-1581690552.html>

[Вернуться в оглавление](#)