



Ежедневный мониторинг СМИ

17 ДЕКАБРЯ 2020

СОДЕРЖАНИЕ

КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КОЛЯДА; 2020.12.17; СУБСИДИИ НА ЧАС; АВИАКОМПАНИЯМ ДОПЛАТЯТ ЗА ПОЛЕТНОЕ ВРЕМЯ SSJ	5
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.12.17; «АРКТИК СПГ-2» ВЗЯЛИ НА БУКСИР; ПРОЕКТ НОВАТЭКА ОБСЛУЖИТ «РОСМОРПОРТ»	6
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ОЛЬГА МОРДЮШЕНКО, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.12.17; СУЭК УКРЕПЛЯЕТСЯ В ПОРТАХ; ПОКУПКА БАЛКЕРНЫХ МОЩНОСТЕЙ У «ЕВРОХИМА» МОГЛА ОБОЙТИСЬ В 20 МЛРД РУБЛЕЙ.....	7
КОММЕРСАНТЬ; ЮЛИЯ СТЕПАНОВА, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.12.17; У МОНОПОЛИЙ ВЫРАБАТЫВАЕТСЯ ИММУНИТЕТ; ФАС СМЯГЧАЕТ УЖЕСТОЧЕНИЕ РЕГУЛИРОВАНИЯ.....	8
КОММЕРСАНТЬ; КИРА ДЮРЯГИНА, АНДРЕЙ ВИНОКУРОВ; 2020.12.17; ДЕПУТАТАМ ДОРОГИ ДОРОГИ; В ГОСДУМУ ВНЕСЕН ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ УГОЛОВНОМ НАКАЗАНИИ ЗА БЛОКИРОВАНИЕ УЛИЦ	10
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.12.17; ДОБАВЯТ ГРУЗ ОТВЕТСТВЕННОСТИ; ФУРЫ С ТРАНЗИТНЫМИ НОМЕРАМИ ЗАСТАВЯТ ПЛАТИТЬ ЗА УЩЕРБ ДОРОГАМ	12
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА; 2020.12.17; ПРИБАВИТЬ СКОРОСТИ	13
РБК; АНАСТАСИЯ БАТМАНОВА, МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2020.12.16; СМИ УЗНАЛИ О ПРЕТЕНЗИИ «АЭРОФЛОТА» К ТРЕНАЖЕРУ ИЗ-ЗА КРУШЕНИЯ SSJ100	14
КОММЕРСАНТЬ FM; 2020.12.16; ОГРАНИЧЕНИЯ ПУТАЮТ ПЛАНЫ ТУРИСТОВ; КУДА МОЖНО ОТПРАВИТЬСЯ НА НОВОГОДНИЕ ПРАЗДНИКИ.....	15
1 КАНАЛ; 2020.12.16 07:05; В ЦЕНТР ПРИЕМА ОБРАЩЕНИЙ ПРОДОЛЖАЮТ ПОСТУПАТЬ ВОПРОСЫ РОССИЯН	17
ВЕСТИ КАЛИНИНГРАД; 2020.12.15; ПУНКТ ПРОПУСКА ЧЕРЕЗ ГРАНИЦУ РОССИИ «ДУБКИ» В НЕМАНСКОМ РАЙОНЕ ГОТОВ К ОТКРЫТИЮ	17
1 КАНАЛ; ЮРИЙ ЛИПАТОВ; 2020.12.16 18:00; НОВЫЙ САМОЛЕТ ИЛ-114-300 С РОССИЙСКИМИ ДВИГАТЕЛЯМИ СОВЕРШИЛ ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ.....	18
РОССИЯ 1; АЛЕКСЕЙ ГОЛОВКО; 2020.12.16 20:13; НОВАЯ ПРЕМЬЕРА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ: В НЕБО ПОДНЯЛСЯ ГРАЖДАНСКИЙ ЛАЙНЕР ИЛ-114-300. ВЕСТИ В 20:00	19
РОССИЯ 1; ПАВЕЛ МЕЛЬНИК; 2020.12.16 21:19; ПРОБКА НА ГРАНИЦЕ В КИТАЕМ: В ПРИМОРЬЕ ЗАСТРЯЛИ ПОЧТИ 300 ГРУЗОВИКОВ. ВЕСТИ В 20:00	20
ОТР; 2020.12.16 12:24; ПОЧТИ 400 БОЛЬШЕГРУЗОВ СКОПИЛИСЬ НА ПОГРАНПУНКТАХ В ПРИМОРЬЕ	20
РОССИЯ 24; МАКСИМ АХМЕТОВ; 2020.12.16 16:38; В ВОЛГОГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАВЕРШИЛОСЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОСТА ЧЕРЕЗ ДОН. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24».....	21
РОССИЯ 24; ДМИТРИЙ АКИМОВ; 2020.12.16 14:50; ОДИН ИЗ САМЫХ МОЩНЫХ В МИРЕ: В ПЕТЕРБУРГЕ ЗАЛОЖИЛИ ЛЕДОКОЛ «ЧУКОТКА». НОВОСТИ НА «РОССИИ 24».....	21

РОССИЯ 24; ВЕРОНИКА БОГМА; 2020.12.16 11:44; ОБМЕЛЕНИЕ ДОНА ИЗ-ЗА ВЕТРА ВПЕРВЫЕ ЗА 10 ЛЕТ ДЛИТСЯ ТАК ДОЛГО. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»	21
РОССИЯ 24; АЛЕКСАНДР ЛАСКОВ; 2020.12.16 08:25; МАРШРУТЫ ТЕ ЖЕ, ТОПЛИВА БОЛЬШЕ: АВИАКОМПАНИИ СТРАДАЮТ ОТ НОВОЙ СИСТЕМЫ РАБОТЫ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24».....	21
РОССИЯ 24; ЛЮДМИЛА ЩЕРБАКОВА; 2020.12.16 06:17; ПОД МАГАДАНОМ ЗАРАБОТАЛА ЛЕДОВАЯ ПЕРЕПРАВА ЧЕРЕЗ ЯНУ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»	21
МОСКВА 24; 16.12.2020 12:40; ПАССАЖИРЫ S7 AIRLINES МОГУТ ПРОВОЗИТЬ ДОМАШНИХ ЖИВОТНЫХ НА СОСЕДНЕМ С ХОЗЯИНОМ КРЕСЛЕ	21
РОССИЯ 24; АНДРЕЙ САПЕГИН; 2020.12.15 19:44; В ПРИМОРЬЕ СПУСТИЛИ НА ВОДУ СУДНО УСИЛЕННОГО ЛЕДОВОГО КЛАССА «КАТЕРИНА ВЕЛИКАЯ». ФАКТЫ.....	22
НТВ; 2020.12.16 19:42; В РЖД ОТКРЫЛИ ДВИЖЕНИЕ ПО ДВУМ ЗНАКОВЫМ МОСТАМ	22
ИНКАЗАНЬ.РУ; 2020.12.16; ОТ ОКОПОВ ДО ПУТИНА: В СОЦСЕТЯХ ОБСУДИЛИ «ОТВОД» ТРАССЫ М-12	23
ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; АНАСТАСИЯ ЯЛАНСКАЯ; 2020.12.16; СЕНАТОРЫ ХОТЯТ ПОДДЕРЖАТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ВСМ МОСКВА-ПЕТЕРБУРГ НАЛОГОВЫМИ ЛЬГОТАМИ	23
ИНТЕРФАКС; 2020.12.16; ВРЕМЯ В ПУТИ МЕЖДУ МОСКВОЙ И ПЕТЕРБУРГОМ ПО ВСМ СОСТАВИТ 2 Ч 15 МИН – ЗАМГЛАВЫ РЖД.....	25
АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ # ТВЕРЬ; 2020.12.16; ГДЕ БУДЕТ НОВАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА?	25
ПРИМА МЕДИА; 2020.12.16; ТРУТНЕВ ОБЪЯСНИЛ, КАК МОЖНО РЕШИТЬ ЗАДАЧУ РАЗВИТИЯ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ	26
ПРАЙМ; 2020.12.16; КОМПАНИИ ЮЖНОЙ КОРЕИ ЗАИНТЕРЕСОВАНЫ В РАЗВИТИИ СЕВМОРПУТИ – ПРЕСС-СЛУЖБА ТРУТНЕВА.....	27
ТАСС; 2020.12.16; КОМПАНИИ ЮЖНОЙ КОРЕИ ЗАИНТЕРЕСОВАНЫ В ПРОЕКТАХ РАЗВИТИЯ ПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ СЕВМОРПУТИ	28
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.12.16; МВД РОССИИ: УРОВЕНЬ ДЕТСКОЙ СМЕРТНОСТИ В ДТП СНИЗИЛСЯ В 2,5 РАЗА ЗА 14 ЛЕТ	29
ПРИМА МЕДИА; 2020.12.16; ЮРИЙ ТРУТНЕВ: «СИСТЕМУ РЕАГИРОВАНИЯ НА ЧС В РЕГИОНАХ НАДО ИЗМЕНИТЬ»	29
ТАСС; 2020.12.16; СОВФЕД ОДОБРИЛ СОЗДАНИЕ ЕДИНОГО ГОСЗАКАЗЧИКА В СФЕРЕ СТРОИТЕЛЬСТВА.....	31
ТАСС; 2020.12.16; В ОП ПРЕДЛАГАЮТ ВКЛЮЧИТЬ ПАЛАТУ В ПАСПОРТА НАЦПРОЕКТОВ ДЛЯ КОНТРОЛЯ ЗА ИХ ИСПОЛНЕНИЕМ	31
ПРАЙМ; 2020.12.16; ВОЗМОЖНАЯ ИНТЕГРАЦИЯ ГТЛК С ДРУГИМИ ИГРОКАМИ РЫНКА НЕ ПОВЛИЯЕТ НА КОНКУРЕНЦИЮ – ЭКСПЕРТ.....	32
ЛАЙФ.РУ; 2020.12.16; ЗОЛОТАЯ ДОРОГА. ПОЧЕМУ В ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ ДО СИХ ПОР НЕТ ТРАССЫ М-11	33
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.12.17; ГИБДД СЛЕДИТ ЗА РУКАМИ; В МОСКВЕ НАЧАЛИ РАССЫЛАТЬ ШТРАФЫ С КАМЕР ЗА РАЗГОВОР ПО ТЕЛЕФОНУ И НЕПРИСТЕГНУТЫЙ РЕМЕНЬ БЕЗОПАСНОСТИ	34
ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2020.12.17; СТОЯТЬ СМИРНО: КЛИЕНТОВ КАРШЕРИНГА НАКАЖУТ РУБЛЕМ ЗА ПЛОХУЮ ПАРКОВКУ; КРУПНЫЙ ОПЕРАТОР СЕРВИСА НАМЕРЕН САМ ШТРАФОВАТЬ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ	35

ТАСС; 2020.12.16; 2ГИС ЗАПУСТИЛ НАВИГАТОР ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ В 99 РОССИЙСКИХ ГОРОДАХ	37
МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2020.12.16; ВЕДОМСТВЕННАЯ ОХРАНА ПРИМОРСКОГО МИНТРАНСА ДОЛОЖИЛА ГУБЕРНАТОРУ ОБ ОБСТАНОВКЕ НА РУССКОМ МОСТУ	37
ИЗВЕСТИЯ; 2020.12.16; РУХНУВШИЙ МОСТ ЧЕРЕЗ РЕКУ БОЛЬШАЯ ПЕРА ВОССТАНОВИЛИ В АМУРСКОЙ ОБЛАСТИ	38
РЖД-ПАРТНЕР; 2020.12.16; «РЖД ЛОГИСТИКА» НАРАЩИВАЕТ ОБЪЕМЫ ПЕРЕВОЗКИ САНКЦИОННЫХ ГРУЗОВ	38
ИНТЕРФАКС; 2020.12.16; РЖД ВВЕЛИ Ж/Д МОСТ СТОИМОСТЬЮ 5,9 МЛРД РУБ. ЧЕРЕЗ ДОН НА ЛИНИИ ИЗ ЧЕРНОЗЕМЬЯ НА ВОЛГОГРАД	39
ПРАЙМ; 2020.12.16; ТРАНЗИТ ГРУЗОВ В КОНТЕЙНЕРАХ МЕЖДУ КНР И ЕВРОПОЙ ПО СЕТИ РЖД ЗА 11 МЕСЯЦЕВ ВЫРОС В 2 РАЗА	39
ТАСС; 2020.12.16; РЖД ВВЕЛИ 10-ЛЕТНИЕ СКИДКИ НА ПЕРЕВОЗКИ РЯДА НЕФТЯНЫХ ГРУЗОВ ПОД ГАРАНТИИ ОБЪЕМОВ	40
НЬЮС.РУ; МИХАИЛ КАЛМАЦКИЙ; 2020.12.16; ДИЗЕЛЬ РАЗДОРА: ЗАБЕРЁТ ЛИ РОССИЯ У ЛИТВЫ БЕЛОРУССКИЙ ТРАНЗИТ; МИНСК НЕОЖИДАННО ОСТАНОВИЛ ОТГРУЗКУ НЕФТЕПРОДУКТОВ ЧЕРЕЗ КЛАЙПЕДУ	40
БИЗНЕС ФМ; 2020.12.16; БЕЛОРУССИЯ ПРИОСТАНОВИЛА ТРАНЗИТ НЕФТЕПРОДУКТОВ ЧЕРЕЗ КЛАЙПЕДСКИЙ ПОРТ ЛИТВЫ	42
СПУТНИК БЕЛОРУССИЯ; 2020.12.16; «ИГРА МУСКУЛАМИ»: К ЧЕМУ ВЕДЕТ БЕЛАРУСЬ И ЛИТВУ ОСТАНОВКА НЕФТЯНОГО ТРАНЗИТА	43
РБК; НАТАЛИЯ АНИСИМОВА; 2020.12.16; БЕЛОРУССИЯ ПРИОСТАНОВИЛА ТРАНЗИТ НЕФТЕПРОДУКТОВ ЧЕРЕЗ КЛАЙПЕДУ	44
ТАСС; 2020.12.16; НОВЫЕ АБСОЛЮТНО БЕСПИЛОТНЫЕ СУДА МОГУТ ПОЯВИТЬСЯ В РФ ЧЕРЕЗ 10-15 ЛЕТ – ОСК	45
ТАСС; 2020.12.16; В ПРИМОРЬЕ БУДУТ СТРОИТЬ ГАЗОВОЗЫ ДЛЯ «АРКТИК СПГ – 2» В СОТРУДНИЧЕСТВЕ С SAMSUNG	45
ИНТЕРФАКС; 2020.12.16; ГАЗПРОМ ПРИНИМАЕТ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ТАНКЕР СПГ PORTOVUU	46
ИНТЕРФАКС; 2020.12.16; «БАЛТИЙСКИЙ ЗАВОД» ЗАЛОЖИЛ 4-Й СЕРИЙНЫЙ АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ ПРОЕКТА 22220	47
ТАСС; 2020.12.16; РОССИЯ И СИНГАПУР ОБСУДИЛИ ПЕРСПЕКТИВЫ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ	47
РИА НОВОСТИ; 2020.12.16; ИТОГИ ГОДА: ПРИСТЕГНИТЕ РЕМНИ, НАШ РЕЙС 2020 ЛЕТИТ СКВОЗЬ ПАНДЕМИЮ	47
ИНТЕРФАКС; 2020.12.16; ДЕНЬ, КОГДА САМОЛЕТЫ ОСТАНОВИЛИСЬ	49
ПРАЙМ; 2020.12.16; ВСЕ ТРЕНАЖЕРЫ SSJ СООТВЕТСТВУЮТ ВЫСШЕЙ КАТЕГОРИИ ТОЧНОСТИ ИМИТАЦИИ ПОЛЕТА – ОАК	54
РИА НОВОСТИ; 2020.12.16; ПРОИЗВОДИТЕЛЬ SSJ100 ОТВЕТИЛ НА ПРЕТЕНЗИИ К ТРЕНАЖЕРАМ ПОЛЕТОВ	55
ПЯТЫЙ КАНАЛ; 2020.12.15; В СПР РАСКРИТИКОВАЛИ ИДЕЮ «АЭРОФЛОТА» ПЕРЕСАЖИВАТЬ ПАССАЖИРОВ БЕЗ МАСОК	55
ТЕЛЕКАНАЛ 360; ЕКАТЕРИНА АНДРОНОВА, ТАТЬЯНА СТРУКОВА; 2020.12.15; ОТСАЖИВАТЬ ЛЮДЕЙ БЕЗ МАСКИ В САМОЛЕТАХ БЕСПОЛЕЗНО. «АЭРОФЛОТУ» ПОСОВЕТОВАЛИ ЗАНЯТЬСЯ ВОЗДУХОМ ВМЕСТО ДИСКРИМИНАЦИИ	56
ИНТЕРФАКС; 2020.12.16; ЧИСЛО ТРАНЗИТНЫХ ПОЛЕТОВ НАД РФ В НОЯБРЕ УПАЛО НА 42%	57
ТАСС; 2020.12.16; ТАЛЛИНСКИЙ АЭРОПОРТ ПЛАНИРУЕТ ВОССТАНОВИТЬ АВИАСООБЩЕНИЕ С МОСКВОЙ В МАРТЕ 2021 ГОДА	57

ИНТЕРФАКС; 2020.12.16; «БЕЛАВИА» ПРОДЛИЛА ПРИОСТАНОВКУ ПОЛЕТОВ ВО ВСЕ ПУНКТЫ РОССИИ, ИСКЛЮЧАЯ АЭРОПОРТ «ДОМОДЕДОВО».....	57
ИНТЕРФАКС; 2020.12.16; ТУРЦИЯ С 17 ДЕКАБРЯ ОТМЕНЯЕТ ОГРАНИЧЕНИЯ НА ПРОВОЗ РУЧНОЙ КЛАДИ В САЛОНАХ САМОЛЕТОВ	58
ТАСС; 2020.12.16; ВЛАСТИ КАМЧАТКИ ПРЕДЛОЖИЛИ УВЕЛИЧИТЬ ЧИСЛО МЕСТ В САМОЛЕТАХ, ЛЕТАЮЩИХ В РЕГИОН	58
ТАСС; 2020.12.16; ВЛАСТИ МОСКВЫ ГОТОВЯТ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО РЕШЕНИЮ ПРОБЛЕМЫ ЗАСТРОЙКИ ОКОЛО АЭРОПОРТОВ	59
ИНТЕРФАКС; 2020.12.16; РЕШЕНИЯ ПО ВВОДУ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ЖК «ФИЛАТОВ ЛУГ» ВОЗЛЕ АЭРОПОРТА «ВНУКОВО» ПОКА НЕТ	59
ИНТЕРФАКС; 2020.12.16; ЭКС-ГЕНПОДРЯДЧИК СТРОИТЕЛЬСТВА ТЕРМИНАЛА В АЭРОПОРТУ ЮЖНО-САХАЛИНСКА ПОДАЛ ЗАЯВЛЕНИЕ О САМОБАНКРОТСТВЕ.....	60
ИНТЕРФАКС; 2020.12.16; СУД ВЗЫСКАЛ С АВИАКОМПАНИИ «СКОЛ» 1,1 МЛРД РУБ. ПО ТРЕТЬЕМУ ИСКУ ГТЛК.....	61

ПУБЛИКАЦИИ

КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КОЛЯДА; 2020.12.17; СУБСИДИИ НА ЧАС; АВИАКОМПАНИЯМ ДОПЛАТЯТ ЗА ПОЛЕТНОЕ ВРЕМЯ SSJ

Государство впервые готово субсидировать стоимость летного часа самолетов Sukhoi Superjet 100. Предполагается, что в 2020–2021 годах авиакомпании могут рассчитывать на получение 37,5 тыс. руб. за каждый летный час новых SSJ 100. Речь идет только о 59 самолетах, которые планируется передать Red Wings, группе «Аэрофлот», «Азимуту» и «Якутии». По мнению экспертов, субсидии помогут компаниям увеличить налет этих судов.

Минпромторг подготовил правила предоставления бюджетных субсидий для авиакомпаний для выплаты лизинговых платежей за Sukhoi Superjet 100. Как следует из документа, размещенного на regulation.gov.ru, речь идет о 59 воздушных судах, которые должны быть переданы российским авиакомпаниям в ближайшие два года, в том числе 16 самолетов в 2020 году и 43 самолета в 2021 году.

Субсидии должны помочь решить проблему со сбытом самолетов, которые за несколько лет скопились у их производителя корпорации «Иркут» (входит в Объединенную авиастроительную корпорацию) в разной степени готовности. 29 SSJ 100 по этой программе получит авиакомпания Red Wings, подконтрольная «Ростеху». Еще 22 самолета перейдут «Аэрофлоту», остальные – «Азимуту» и «Якутии», сообщил РБК.

Так, авиакомпании получают 333,28 млн руб. субсидии на каждый SSJ 100, поставленный в рамках финансового лизинга, и 139,98 млн руб. в случае операционного лизинга. Таким образом, расходы бюджета по данной субсидии могут составить 8,26–19,66 млрд руб. Отметим, что лизинг SSJ 100 уже субсидируется по постановлению правительства 1212, где на каждый Superjet выделяется 199 млн руб. на финансовый лизинг.

По словам источников “Ъ”, получатели самолетов смогут воспользоваться только одной программой субсидирования.

Впервые государство собирается напрямую компенсировать часть затрат авиакомпаний на эксплуатацию SSJ 100. Компании смогут получить 37,5 тыс. руб. за каждый летный час самолета в 2020 году, но с 2021 года будут оплачиваться только летные часы сверх минимального налета в 60 часов в месяц. По словам источников “Ъ” в компаниях-эксплуатантах SSJ 100, сейчас средний уровень налета такого самолета составляет восемь-девять часов в день. Точно рассчитать сумму этого вида субсидий невозможно, но в любом случае они не превысят 200 млн руб. в год. При этом в проекте постановления отмечается, что эти субсидии будут предоставлены в четвертом квартале года только в случае, если все деньги не будут направлены на лизинг. В Минпромторге не стали комментировать объем субсидии и способ ее расчета. В проекте постановления указано, что субсидия необходима для приведения стоимости поддержания летной годности SSJ 100 к уровню иностранных аналогов (сейчас она составляет \$1350 за летный час против \$850 у иностранных аналогов).

В 2020 году должны быть поставлены пять SSJ 100 в группу «Аэрофлот», два в «Азимут» и один – в Red Wings. Финансирование этих сделок осуществлял ПСБ. В банке подтвердили это, но отказались от дополнительных комментариев.

Источник “Ъ”, знакомый с ситуацией, говорит, что участие ПСБ в финансировании поставок остальных самолетов «обсуждается».

Авиакомпании, эксплуатирующие SSJ 100 преимущественно на внутренних межрегиональных линиях, генерируют выручку в рублевой зоне, отмечает исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев. При этом лизинговые платежи,

которые рассчитываются в валюте, с учетом существенной девальвации рубля в нынешней ситуации превышают финансовые возможности авиакомпаний. Таким образом, субсидия приводит эффективную лизинговую ставку в соответствие с сегодняшними реалиями экономики авиаперевозок, говорит он.

По его мнению, компенсация части затрат на обслуживание, по сути, убивает двух зайцев: делает SSJ 100 более привлекательным за счет снижения стоимости летного часа и сокращает риск того, что воздушные суда будут простаивать из-за отсутствия у эксплуатанта средств на восстановление летной годности техники. Но тот факт, что новые меры поддержки будут действовать только в отношении 59 новых лайнеров, создает дополнительную угрозу для вторичного рынка SSJ 100, полагает эксперт. Ремаркетировать самолеты, на которые не распространяются эти субсидии, будет очень сложно, ведь новые машины будут обходиться лизингополучателям едва ли не дешевле, чем бывшие в эксплуатации, заключает господин Пантелеев.

<https://www.kommersant.ru/doc/4616542>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2020.12.17; «АРКТИК СПГ-2» ВЗЯЛИ НА БУКСИР; ПРОЕКТ НОВАТЭКА ОБСЛУЖИТ «РОСМОРПОРТ»

Как стало известно “Ъ”, стоимость контракта между ФГУП «Росморпорт» и проектом по сжижению газа «Арктик СПГ-2» НОВАТЭКа на услуги портового флота составит порядка 30 млрд руб. К 2022 году специально для проекта «Росморпорт» построит два буксира Arc4 и два буксира Arc6 – их стоимость, по данным “Ъ”, составит €50 млн. Эксперты отмечают важность этого контракта для «Росморпорта», который смог выиграть конкуренцию за его заключение с «Атомфлотом».

«Росморпорт» заключил 25-летний контракт на работу по оказанию услуг портового флота для обслуживания завода НОВАТЭКа по сжижению газа «Арктик СПГ-2», сообщили “Ъ” в пресс-службе предприятия. Как следует из документов предприятия, имеющих в распоряжении “Ъ”, в апреле между «Росморпортом» и «Арктик СПГ-2» был заключен договор оказания услуг портового флота стоимостью 25,4 млрд руб. Источники “Ъ”, знакомые с ситуацией, говорят, что после этого было заключено еще дополнительное соглашение, в рамках которого цена увеличилась на 15–20%.

Как пояснили “Ъ” в «Росморпорте», флот предприятия начал работать на терминале «Утренний» с июля 2020 года. На первом этапе «Росморпорт» обеспечивает услуги портового флота при помощи буксиров «Александр Кучин», «Толбухин» и портового ледокола «Тор». С 2021 года к ним присоединится буксир «Помор», строящийся на дочернем предприятии «Росморпорта» – Онежском судостроительно-судоремонтном заводе.

По данным “Ъ”, стоимость договора на проектирование и строительство буксира с Онежским заводом составила порядка 900 млн руб. (€7,5 млн плюс 210,3 млн руб.).

Именно на базе «Помора», имеющего ледовые усиления корпуса Arc6, «Росморпорт» разрабатывает для «Портофлота» проект тяжелых буксиров мощностью 7 МВт, два таких буксира будут поставлены к концу 2022 года. Также в 2022 году «Росморпорт» обеспечит проект «Портофлот» еще двумя новыми буксирами с ледовым классом Arc4 и мощностью 4 МВт, аналогичными буксирам, построенным в 2020 году для работы на терминале «Вера» морского порта Владивосток. По словам источников “Ъ”, все четыре буксира будут построены на Damen Shipyards Gorinchem в Нидерландах, их общая стоимость – порядка €50 млн. Гендиректор «Росморпорта» Андрей Лаврищев в интервью “Ъ” 19 ноября говорил, что предприятие направит часть средств от пилотного транша бондов на 4 млрд руб. на развитие флота в рамках «взаимодействия с терминалом «Арктик СПГ-2» «Утренний».

В «Росморпорте» заявили, что возможность оперативно передислоцировать собственные буксиры стала для НОВАТЭКа ключевым фактором при определении подрядчика по

проекту «Портофлот». Там также подчеркивают, что «не привлекают сторонний флот ни на одном из этапов реализации проекта «Портофлот», при этом возможность использовать буксиры в межнавигационный период для нужд предприятия позволяет минимизировать издержки».

В НОВАТЭКе “Ъ” сообщили, что ФГУП «Росморпорт» был выбран в качестве оператора предоставления услуг портового флота в акватории терминала «Утренний» для проекта «Арктик СПГ-2» с учетом полученных коммерческих предложений. Состав портового флота по количеству и техническим характеристикам будет сопоставим с портовым флотом, задействованным на проекте «Ямал СПГ», добавили в компании.

Это «Росморпорт» (получил контракт.– “Ъ”). Таково решение НОВАТЭКа, это их право. На мой взгляд, это очень ошибочное решение.

Для «Ямал СПГ» буксирами оперирует подведомственный «Росатому» ФГУП «Атомфлот». В проект входит портовый ледокол «Обь», два ледовых буксира класса Arc4 «Пур» и «Тамбей» и два ледокольных буксира Arc6 «Юрибей» и «Надым». Стоимость их строительства, по данным “Ъ”, составила \$205,5 млн. Как рассказывали собеседники “Ъ”, «Росатом» рассматривал возможность объявить конкурс на строительство «Оби-2» еще в 2019 году, однако потом решение было отложено (см. “Ъ” от 11 марта 2019 года). Тогда говорилось, что «Атомфлот» решил подождать результатов эксплуатации головного ледокола «Обь», прорабатывалась также возможность замены ледокола буксиром повышенного ледового класса. В интервью “Ъ” 15 декабря заместитель гендиректора «Росатома», глава дирекции Севморпути Вячеслав Рукша подтвердил, что проект «Портофлот-2» полностью отдан «Росморпорту», добавив, что считает это «очень ошибочным решением».

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров говорит, что с учетом конкуренции с «Атомфлотом» для «Росморпорта» заключение такого контракта – несомненный успех, даже несмотря на то что строительство буксиров будет осуществлять Damen и не будут использоваться мощности Онежского ССЗ.

<https://www.kommersant.ru/doc/4616540>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, ОЛЬГА МОРДЮШЕНКО, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.12.17; СУЭК УКРЕПЛЯЕТСЯ В ПОРТАХ; ПОКУПКА БАЛКЕРНЫХ МОЩНОСТЕЙ У «ЕВРОХИМА» МОГЛА ОБОЙТИСЬ В 20 МЛРД РУБЛЕЙ

Сделка компаний Андрея Мельниченко – «Еврохима» и СУЭК – по оптимизации владения портовыми терминалами в Мурманске и Туапсе прошла за реальные деньги. Сумма продажи балкерных мощностей, как сообщают источники “Ъ”, могла составить около 20 млрд руб. Эксперты считают такое изменение структуры собственников логичным, поскольку основной объем перевалки приходится на уголь. При этом источники “Ъ” говорят о перспективах еще большей интеграции логистики СУЭК и «Еврохима», в том числе о создании для этого отдельной структуры.

По данным “Ъ”, сумма сделки по покупке СУЭК балкерных терминалов «Еврохима» в Туапсе и Мурманске могла составить порядка 20 млрд руб. Об этом рассказали источники “Ъ”, знакомые с ситуацией. О продаже терминалов стало известно накануне из сообщения «Еврохима». Основным акционером как СУЭК, так и «Еврохима» является Андрей Мельниченко (контролирует 90% «Еврохима» и около 92% СУЭК).

СУЭК сама выкупит перевалочные мощности в Туапсе, в том время как Мурманский балкерный терминал выкупят по частям СУЭК и принадлежащий ей Мурманский морской торговый порт (ММТП). Как напоминают собеседники “Ъ”, эти терминалы уже находились в управлении СУЭК с мая.

По данным “Ъ”, грузооборот терминала в Мурманске – порядка 7 млн тонн, Туапсе – 2 млн тонн.

В 2016 году «Еврохим» частично продал угольной компании свою долю в ММТП (36,2%) за 8,7 млрд руб., оставив себе терминал по перевалке удобрений. После продажи балкерного терминала в Мурманске у «Еврохима» останется в собственности терминал в Эстонии, а также выход к причалам Антверпенского порта в Бельгии. Кроме того, «Еврохим» заявлял о планах по строительству в Усть-Луге терминала для перевалки удобрений на 6 млн тонн, который обеспечит в том числе перевалку на экспорт хлоркалия с Усольского ГОКа в Пермском крае.

Сейчас в СУЭК помимо 30 угледобывающих предприятий, семи обогатительных фабрик, ремонтно-механических заводов и Сибирской генерирующей компании входят терминал «Дальтрансуголь» в порту Ванино в Хабаровском крае (в 2019 году отгружено 20,5 млн тонн), ММТП (17,6 млн тонн), также ей принадлежит 49,9% в «Малом порту» в Находке в Приморском крае (2,8 млн тонн). За девять месяцев 2020 года перевалка грузов в собственных портах СУЭК составила 33,3 млн тонн, включая 3,7 млн тонн неугольной продукции. Кроме того, под управлением СУЭК на конец сентября находилось более 51 тыс. вагонов, более 65% из которых инновационные.

Представитель «Еврохима» Владимир Торин пояснил “Ъ”, что в результате сделки «осуществляется консолидация транспортных активов, заявленная в стратегии развития компании». В СУЭК на запрос “Ъ” не ответили.

Источники “Ъ”, близкие к компаниям, поясняют, что сделка должна упростить схему владения и управления терминалами, части которых пока принадлежат разным юрлицам.

Помимо этого, говорят собеседники “Ъ”, в компаниях обсуждается возможность создать единую структуру, которая занималась бы логистикой для СУЭК и «Еврохима». В нее могли бы быть включены не только терминалы, но и железнодорожные вагоны и вагоноремонтные предприятия, рассуждают собеседники “Ъ”. По их словам, логистикой «Еврохима» уже сейчас занимается команда СУЭК. Один из источников “Ъ” в отрасли напоминает, что в периоды профицита вагонного парка грузоотправители стараются каким-то способом выделить собственный парк в отдельную компанию или передать его в СП, и, возможно, планы по созданию отдельной логистической компании укладываются в эту же тенденцию.

Анастасия Егазян из БКС отмечает, что сделка является логичной оптимизацией бизнеса с учетом того, что в балкерных терминалах уголь занимает большую долю и управлять ими интереснее СУЭК. Эксперт не ожидает возникновения каких-то проблем с использованием этих терминалов «Еврохимом» после продажи с учетом того, что сейчас на рынке наблюдается конкуренция за объемы перевалки.

<https://www.kommersant.ru/doc/4616635>

КОММЕРСАНТЬ; ЮЛИЯ СТЕПАНОВА, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2020.12.17; У МОНОПОЛИЙ ВЫРАБАТЫВАЕТСЯ ИММУНИТЕТ; ФАС СМЯГЧАЕТ УЖЕСТОЧЕНИЕ РЕГУЛИРОВАНИЯ

После смены руководства Федеральная антимонопольная служба (ФАС) начала переосмысливать ряд своих прежних идей в области регулирования. В частности, сейчас речь идет об ограничении сферы применения и смягчении поправок к закону о конкуренции, регулирующих результаты интеллектуальной деятельности. Исходно они вызвали резкое неприятие со стороны IT-компаний и ряда министерств. Эксперты полагают, что ФАС решила пойти на компромисс с другими регуляторами и крупным бизнесом, а в перспективе тенденция может затронуть и другие сферы, где служба прежде выступала с жесткими инициативами.

ФАС направила на согласование в АНО «Цифровая экономика» новую редакцию поправок к закону «О защите конкуренции» в части регулирования результатов интеллектуальной деятельности, “Ъ” ознакомился с доработанной версией проекта. Документ выступает частью пятого антимонопольного пакета ФАС и посвящен отмене

«антимонопольных иммунитетов», которые распространяются на интеллектуальную собственность, что мешает службе регулировать связанные с ней рынки.

В первую очередь речь идет о цифровой среде и IT-компаниях, договоры и ценообразование которых сейчас фактически не подпадают под общее конкурентное регулирование.

Проект изначально столкнулся с резким сопротивлением. С его критикой выступали участники IT-рынка (см. “Ъ” от 2 апреля), Минцифры (см. “Ъ” от 27 марта) и Минэкономики (см. “Ъ” от 22 июля). Бизнес опасался, что ФАС получит слишком широкие полномочия в цифровой среде.

В новой редакции документа «видна капитуляция ФАС»: если раньше иммунитеты хотели отменить для всех участников цифрового рынка, то теперь сферу применения ограничили до лекарственных средств и интернет-платформ, отмечает заместитель председателя комитета Российского союза промышленников и предпринимателей по интеллектуальной собственности Анатолий Семенов. Смягчение позиции может быть связано со сменой главы ФАС, полагает он.

В ноябре «тяжеловес» Игорь Артемьев ушел в отставку, новый же глава службы Максим Шаскольский, очевидно, решил ускорить завершение крупных проектов предшественника и «пошел на поводу у монополистов», считает господин Семенов.

Он допускает смягчение позиций службы и по другим направлениям, отмечая, что «вполне логично ожидать, что ФАС превратится из хищника в травоядное ведомство, которое будет больше заниматься воспитанием, чем привлечением к ответственности». При Игоре Артемьеве ФАС тоже действовала избирательно, но, вероятно, это из соображений сбережения инвестиционного климата для иностранных инвесторов, добавляет господин Семенов.

От предшественника новому главе ФАС достался в наследство целый ряд жестких инициатив – в основном в отношении крупного бизнеса. Например, в естественных монополиях – нефтетранспорте, электросетях, железных дорогах – служба хотела внедрить инвестиционный тариф (пока безуспешно). Не выделена и транспортная составляющая в тарифе «Газпрома», на чем настаивали в ФАС.

С 2015 года ФАС активно предпринимала попытки взять под контроль ставку перевалки в портах, считая ее завышенной во многих случаях, но проиграла в Верховном суде прецедентное дело о штрафе в 9,7 млрд руб. против НМТП (см. “Ъ” от 26 декабря 2018 года). В последнее время позиция ФАС обрела экологический уклон, и служба начала настаивать на различных санкциях для угольных портов, которые ведут неэкологичную перевалку.

ФАС также предлагала ОАО РЖД полностью выйти из оперирования, продав Федеральную грузовую компанию. К обсуждению этой идеи сейчас вернулись – но не в контексте снижения транспортных издержек грузоотправителей, а в поисках средств для финансирования инвестпрограммы ОАО РЖД, и, по информации “Ъ”, инициатива исходила не от ФАС.

Что же касается цифровых рынков, то в новом виде закон вряд ли будет решать их актуальные проблемы: сфера действия проекта настолько сужена, что сложно даже придумать кейс, который бы подпадал под эти правила, отмечает управляющий партнер юридической фирмы «Юста Аура» Евгений Дедков.

В новой версии проекта из-под регулирования вышли сделки по договорам франчайзинга и часть, касающаяся авторских прав, остались только патенты и ноу-хау, поясняет господин Дедков. Кроме того, в проекте не рассматриваются отношения бизнеса с потребителями, тогда как большинство претензий к гигантам рынка связаны именно с этим: например, когда при подключении к каким-то сетям нет вариантов выбора и приходится покупать навязываемые дополнительные услуги или следовать несправедливо высоким штрафным санкциям монополиста.

Впрочем, некоторые нормы все еще способны вызвать беспокойство у бизнеса, например, пункт об «установлении необоснованно высокой цены за право использования объекта интеллектуальной деятельности», добавляет руководитель юридической фирмы «Интернет и право» Антон Серго. Он поясняет, что сложно определить «необоснованно высокую цену» на уникальный программный продукт или базу данных, не имеющие аналогов. По его мнению, новый проект мог стать результатом некоего «политического компромисса» с другими регуляторами, но бизнес в лице владельцев популярных сайтов и производителей софта все равно выступит против него.

В сегменте программного обеспечения российских правообладателей-монополистов почти нет, уточняет заместитель гендиректора Softline по реализации национальных проектов Андрей Шолохов. Поэтому данная антимонопольная практика будет использоваться по отношению к западным вендорам, что фактически усиливает курс на импортозамещение.

<https://www.kommersant.ru/doc/4616470>

КОММЕРСАНТЪ; КИРА ДЮРЯГИНА, АНДРЕЙ ВИНОКУРОВ; 2020.12.17; ДЕПУТАТАМ ДОРОГИ ДОРОГИ; В ГОСДУМУ ВНЕСЕН ЗАКОНОПРОЕКТ ОБ УГОЛОВНОМ НАКАЗАНИИ ЗА БЛОКИРОВАНИЕ УЛИЦ

Первый зампреда комитета Госдумы по развитию гражданского общества Дмитрий Вяткин («Единая Россия») внес в Думу законопроект об уголовной ответственности за перекрытие дорог и тротуаров, если оно повлекло угрозу жизни, здоровью и безопасности граждан либо угрозу уничтожения или повреждения имущества. По мнению автора, действующий закон не позволяет наказывать за намеренную блокировку улично-дорожных сетей, хотя их функционирование «напрямую затрагивает вопросы жизни, безопасности и здоровья граждан». Оппозиционеры считают, что власть придумала новый способ уголовного наказания за несогласованные митинги. А юристы уверены, что за описанные в проекте деяния достаточно административной ответственности.

Дмитрий Вяткин предложил внести дополнения в ст. 267 УК РФ («Приведение в непригодность транспортных средств или путей сообщения»). Сейчас ответственность по этой статье (от штрафа в размере 100–300 тыс. руб. до лишения свободы на десять лет) наступает, только если блокирование транспортных коммуникаций привело к причинению по неосторожности тяжкого вреда здоровью, к смерти человека или к ущербу в размере более 1 млн руб.

Единоросс считает нужным расширить перечень преступных деяний, включив в него умышленную блокировку объектов транспортной инфраструктуры и воспрепятствование движению на путях сообщения или улично-дорожной сети. Наказывать за это штрафом от 100 тыс. до 300 тыс. руб. или лишением свободы на год депутат предлагает даже в случае, если такие действия всего лишь «создали угрозу» жизни, здоровью и безопасности граждан или их имуществу. При причинении легкого или средней тяжести вреда здоровью штраф вырастет до 200–500 тыс. и 300–600 тыс. руб. соответственно, а срок лишения свободы – до двух–трех лет.

В пояснительной записке Дмитрий Вяткин указывает, что «бесперебойное функционирование путей сообщения и улично-дорожной сети является жизненно важным условием, напрямую затрагивающим вопросы жизни, здоровья и безопасности граждан», а также влияющим на бесперебойную работу экстренных служб.

Правительство поддержало законопроект с техническими замечаниями. В то же время Верховный суд в своем отзыве указал, что за блокирование транспортных коммуникаций уже предусмотрена ответственность по ст. 20.18 КоАП, а «каких-либо объективных данных, свидетельствующих о недостаточности существующего правового регулирования и о неэффективности имеющихся мер воздействия», автор проекта не привел.

Ответственность за блокировку улиц предусмотрена и рядом других норм. Так, согласно ст. 20.2 КоАП, участник несанкционированной акции, создавшей помехи движению пешеходов или транспорта, может получить штраф на сумму до 20 тыс. руб. или арест на 15 суток (при повторном нарушении – штраф до 300 тыс. руб. или арест до 30 суток). Если же гражданин как минимум трижды за полгода был наказан по этой статье, то ему грозит уже уголовная ответственность по так называемой дадинской статье (ст. 212.1 УК РФ), предусматривающей штраф до 1 млн руб. или лишение свободы на срок до пяти лет.

Депутат Вяткин за последний месяц внес в Госдуму целый ряд резонансных законопроектов, затрагивающих права и свободы граждан.

В частности, он предложил ужесточить правила проведения и финансирования публичных мероприятий, разрешить засекречивать персональные данные силовиков, судей и их близких, включая сведения об имуществе, а также усилить уголовную ответственность за клевету (в том числе в интернете и в отношении неопределенного круга лиц). Первые два документа уже приняты Думой в первом чтении.

Исполнительный директор «Открытой России» (связана с Михаилом Ходорковским) Андрей Пивоваров считает законопроект попыткой власти ввести очередное наказание для участников протестов. В сентябре 2020 года оппозиционера дважды задерживали за организацию незаконной акции, которая, по версии полиции, создала помехи проходу граждан и движению транспорта. Речь идет о сборе подписей против поправок к Конституции 15 июля, который перерос в стихийное шествие.

«Безусловно, это направлено на предупреждение гражданской активности и связано с низким рейтингом власти, что опасно перед выборами в Госдуму. Людей будут пугать уголовными статьями, а кого-то, возможно, показательно посадят, – допускает господин Пивоваров. – Причем формулировки очень размытые. Что такое «угроза»? Могут сказать, что якобы скорая опоздала – такое уже было на одной из питерских акций Навального, хотя и оказалось полным бредом. Или что кафе потеряло или могло потерять часть дохода – вот и угроза имуществу, и такой метод тоже использовался на московских протестах летом 2019 года. А если наймут провокаторов, которые витрину разобьют, то у суда вообще никаких вопросов не возникнет».

Стоит напомнить, что перекрытие улиц нередко происходит в ходе стихийных акций – например, много таких случаев было зафиксировано в начале 2005 года, когда тысячи пенсионеров протестовали против монетизации льгот. Однако управляющий партнер адвокатского бюро ЕМПП Сергей Егоров считает, что главным условием для осуждения по предложенной депутатом Вяткиным статье является наличие умысла: «Мотивы данных действий в законопроекте не уточняются. Это могут быть и действия из хулиганских соображений, и протестные действия для привлечения внимания к политической или иной проблеме». По мнению юриста, подобные нарушения вполне достаточно рассматривать как проступки в рамках административной ответственности.

Криминализация данного поведения не может быть оценена однозначно. Полагаем, что в основном за данной инициативой будет усмотрена задача сдерживания исключительно политических протестных настроений», – Сергей Егоров.

Управляющий партнер юридической компании «Позиция права» Егор Редин считает, что митингующие или бастующие граждане под исправленную статью УК не подпадут, поскольку «сами по себе такие действия образуют только административный состав». При этом «нельзя сказать, что на практике прослеживается недостаточность правового регулирования или неэффективность административных мер воздействия», добавляет эксперт. Он также напоминает, что причинение легкого вреда здоровью по неосторожности вообще не является уголовно наказуемым, а неосторожное причинение вреда здоровью средней тяжести было исключено из ст. 267 УК РФ в 2003 году.

Глава Фонда развития гражданского общества Константин Костин не думает, что инициатива единосрота связана с какими-то страхами власти по поводу усиления

протестов. Он напоминает, что даже в «старых демократиях» за перекрытие улиц вполне можно лишиться свободы, так как это несет непосредственную опасность как для перекрывающих, так и для других людей. При этом перекрытие улиц, как правило, не помогает добиться какой-то особой реакции от власти, подчеркивает эксперт: «Можно привести большое количество примеров, когда и без всякого перекрытия политические акции приводили к серьезным последствиям. А есть и обратные примеры. В 1990-е годы шахтеры перекрывали улицы и дороги для выплаты задержанных зарплат. Помогло это? Нет».

<https://www.kommersant.ru/doc/4616579>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2020.12.17; ДОБАВЯТ ГРУЗ ОТВЕТСТВЕННОСТИ; ФУРЫ С ТРАНЗИТНЫМИ НОМЕРАМИ ЗАСТАВЯТ ПЛАТИТЬ ЗА УЩЕРБ ДОРОГАМ

Оплачивать ущерб, наносимый дорогам, будут автомобили с массой более 12 тонн с транзитными номерами и без госномеров. **Минтранс** подготовил проект постановления правительства для закрепления этого правила.

В частности, в законодательстве будет прописана возможность регистрации в реестре, с которым работает система взимания платы, автомобилей до присвоения им госномеров или в течение срока действия знака «Транзит». Регистрировать такие автомобили **минтранс** предлагает на основании паспорта транспортного средства или его копии, либо сведений об автомобиле из электронного паспорта. Также может использоваться документ, подтверждающий основание владения грузовиком, а вместо госномера будут указывать VIN или PIN. Даже отсутствие перечисленных сведений не станет помехой – при регистрации в реестре просто поставят прочерк.

Такие изменения направлены на «обеспечение соблюдения обязанности по внесению платы всеми собственниками и владельцами транспортных средств», отмечают в **минтрансе**. В результате повысится эффективность взимания платы, считают в министерстве.

По действующим правилам за проезд по дорогам платят все тяжеловесы массой более 12 тонн, компенсируя вред, который они наносят автотрассам. Предполагается, что ущерб от фур сверхнормативный, то есть значительно больше ущерба от легкового транспорта. Собранные средства идут на ремонт дорог. Плата взимается через систему «Платон». Вот только автомобили в ней регистрируются по госномерам.

При этом автомобили без номеров и с транзитными номерами могут ездить по дорогам некоторое время на вполне законных основаниях. Транзитный номер – специальный регистрационный знак, который используют, если грузовик, например, только идет с завода к месту регистрации, перегоняется в другой регион или, наоборот, уже снят с регистрации при продаже или вывозе за рубеж.

Самое главное, что сама по себе система взимания платы готова к работе с автомобилями без обычных госномеров. В системе могут регистрироваться транспортные средства с иностранными госномерами, со знаками «Транзит» либо вообще без госрегистрации на территории России. Загвоздка в том, что в правилах взимания платы не указана сама возможность регистрации в системе автомобилей без обычных госномеров. Так что эту коллизию и собирается исправить **минтранс**.

По сути это восстановление правового пробела и восстановление справедливости, так как по правилам все тяжелые транспортные средства должны вносить плату, говорит зампредседатель комитета Госдумы по транспорту и строительству Владимир Афонский. Собираемые таким способом средства действительно идут на ремонт дорог. «Автотрассы приводятся к нормативному состоянию в соответствии с национальными задачами, чтобы уменьшить количество ДТП, сделать передвижение автотранспорта безопасным и

комфортным», – говорит он. А система взимания платы для того и была создана, чтобы исправно взимать плату, добавляет он.

<https://rg.ru/2020/12/16/fury-s-tranzitnymi-nomerami-zastaviat-platit-za-ushcherb-dorogam.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА; 2020.12.17; ПРИБАВИТЬ СКОРОСТИ

Российский Север обделен транспортной инфраструктурой. В программных документах по развитию Арктики эта проблема не обойдена вниманием. Но если сравнить планы с огромностью территорий и реалиями, в которых сегодня живут северяне, хотелось бы, чтобы внимания и финансовых вливаний в решение транспортных проблем было побольше.

Низкий уровень транспортной доступности, характерный для всего Севера и Дальнего Востока, в Якутии с ее тремя миллионами квадратных километров территории является одной из самых острых проблем. Протяженность автодорог в республике составляет около 40 тысяч километров – это реденькая сеть. 68 процентов автотрасс представлены грунтовыми дорогами и автозимниками. На их содержание ежегодно направляется два миллиарда рублей, причем более миллиарда расходуется на зимники. Каждую весну они расплываются, и на следующий год в них вкладывают очередной миллиард, поскольку они являются безальтернативными путями для наземного сообщения с отдаленными населенными пунктами в зимнее время.

Между тем по многим маршрутам можно и нужно строить автозимники с продленным сроком действия, которые требовали бы меньше затрат на содержание и служили дольше. Вопрос упирается в финансирование. Полагаю, остро назрела необходимость увеличить объемы дорожных фондов субъектов, входящих в ДФО, предусмотрев 100-процентное зачисление налоговых доходов от акцизов на ГСМ в бюджеты этих регионов.

Летом, когда зимники исчезают, наступает пора водного транспорта. Именно он становится безальтернативным для завоза грузов. Однако состояние внутренних водных путей с каждым годом ухудшается из-за недостатка дноуглубительной техники. Если в 1980-1990-е годы на эти цели привлекалось до 39 земснарядов, то в навигацию 2020-го на реках Якутии их работало всего 13. Если не добавить техники и не увеличить финансирование работ, скоро мы окажемся на мели.

Нуждается в обновлении и в целом речной флот. Пока еще техники хватает, но она стремительно стареет. Сейчас как раз идет разработка **нацпроекта** «Внутренний водный транспорт» на период до 2030 года, и республика предлагает предусмотреть в нем расширение программы льготного лизинга на строительство речных судов до 15 лет по ставке 2,5 процента. А размер возмещаемой ставки при строительстве судов для северного завоза предлагается увеличить до 15 процентов их стоимости.

Остро стоит вопрос замены скоростных пассажирских судов, обслуживающих среднемагистральные линии Ленского бассейна. Средний возраст тех, которые эксплуатируются, превышает 30 лет. Они были введены в эксплуатацию в советское время. Сейчас подобные теплоходы вообще не строят.

Если автомобильный и речной транспорт не имеют альтернатив при перевозке грузов в определенное время года, то авиация всегда безальтернативно обеспечивает мобильность населения. Но в этой отрасли накопилось больше всего проблем. В первую очередь я бы отметил ценовую недоступность авиабилетов.

Протяженность внутренних маршрутов в Якутии сопоставима с межрегиональными. Тарифы на перелеты из райцентров до узлового аэропорта Якутска достигают 37 тысяч рублей. Власти республики неоднократно обращались с предложением о федеральном субсидировании маршрутов из труднодоступных населенных пунктов до центральных городов России с промежуточной посадкой в Якутске. Однако закон № 184-ФЗ относит эти полномочия к региональным.

Что получается в итоге? Для поддержки населения республика субсидирует 50 процентов экономтарифа по 14 межрайонным маршрутам в арктическую зону для граждан до 23 лет и старше 55-ти. Из-за ограниченных возможностей региональной казны спецтарифами могут воспользоваться лишь десять процентов жителей арктических районов. Потребность в средствах на эти цели составляет 2,5 миллиарда рублей. Без участия федерального бюджета обеспечить субсидиями всех северян регион не в состоянии.

На мой взгляд, для Арктической зоны России нужна отдельная программа поддержки внутрирегиональных перевозок пассажиров воздушным транспортом. Причем субсидировать пассажирский тариф надо без возрастных ограничений.

Цена полета – это важно, но в последние годы на Севере все чаще приходится думать о том, на чем летать, откуда взлетать и куда приземляться. Износ основных фондов аэропортовой сети в якутской Арктике (это 32 аэропорта и 133 посадочные площадки) составляет 80 процентов. Для обеспечения транспортной безопасности требуется реконструкция 26 северных аэропортов. До 2024 года эта работа предусмотрена в четырех. Республика направила в **минтранс России** предложения по включению в **комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** еще десяти аэропортовых комплексов.

Здесь есть важный нюанс. Процессы строительства и реконструкции аэропортов не синхронизированы с обновлением парка воздушных судов.

Лишь три арктических аэродрома в Якутии имеют искусственные ВПП. А реконструкция аэропортовых комплексов не предусматривает перевод грунтовых полос на искусственные. При этом на грунтовку способен сесть не каждый самолет, а приспособленные к таким аэродромам Ан-24 планируется заменять. Чем? Пока нет конкретных данных о сроках и источниках финансирования строительства самолетной техники для эксплуатации на грунтовых и ледовых аэродромах.

Еще одна проблема, которая пока лишь усугубляется, – это недостаточная поддержка государством федерального казенного предприятия (ФКП) «Аэропорты Севера». Под крылом этого предприятия находятся 29 аэропортов, в том числе два в Магаданской области. С 2015 года объем федерального субсидирования ФКП не индексировался, а сейчас уменьшается. В этом году субсидию сократили в сравнении с 2019-м на 7,8 процента. На следующий год предусмотрено сокращение еще на 8,6 процента (до 952,4 миллиона рублей при потребности в финансировании около 1,4 миллиарда). И до 2023-го прогнозируется дальнейшее сокращение объема субсидии на десять процентов в год.

Поскольку эксплуатационные расходы растут, на предприятии вынуждены сокращать персонал и регламент работы аэропортов, что небезопасно. Кроме того, существуют высокие риски увеличения тарифов на аэропортовые услуги, а это приведет к росту стоимости авиабилетов на внутренних маршрутах, которая и без того является самой высокой в стране.

<https://rg.ru/2020/12/17/reg-dfo/v-iakutii-zaiavili-o-neobhodimosti-obnovleniia-transportnoj-infrastruktury.html>

РБК; АНАСТАСИЯ БАТМАНОВА, МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2020.12.16; СМИ УЗНАЛИ О ПРЕТЕНЗИИ «АЭРОФЛОТА» К ТРЕНАЖЕРУ ИЗ-ЗА КРУШЕНИЯ SSI100

В результате катастрофы SSI100 в Шереметьево в мае 2019 погиб 41 человек. Представитель «Аэрофлота» заявил, что экипаж не смог посадить самолет из-за учебного тренажера для лайнера

Экипаж рейса Москва – Мурманск оказался не готовым к аварийной посадке самолета в Шереметьево из-за поведения тренажера для пилотов Sukhoi SuperJet 100 (SSI100) в режиме direct mode (ручной режим). Об этом заявил представитель «Аэрофлота» на совещании в **Ространснадзоре**, пишет газета «Ведомости» со ссылкой на копию

протокола совещания. Подлинность документа газете подтвердил один из участников совещания.

Самолет должен был лететь из Москвы в Мурманск 5 мая 2019 года, но спустя 28 минут после взлета вернулся в Шереметьево, где совершил аварийную посадку. Во время посадки у самолета подломилась стойка шасси и загорелись двигатели. В результате пожара погиб 41 из 78 находившихся на борту человек.

Поведение тренажера для пилотов SSJ100 в ручном режиме кардинально отличается от пилотирования самолета в реальных условиях, заявил на совещании представитель «Аэрофлота», пишет газета. По ее данным, по итогам совещания **Ространнадзор** рекомендовал провести дополнительные демонстрационные полеты на самолете и тренажере «Аэрофлота» совместно с летчиками-испытателями профильного института – ГосНИИ гражданской авиации.

Источник РБК в группе «Аэрофлот» сообщил о том, что практически никто из пилотов авиакомпании не летал в реальности в режиме direct mode. Соответственно, соотнести свои ощущения в реальном полете с поведением тренажера пилоты не могли. Этим занимаются летчики-испытатели – по результатам летных испытаний ssj должны были внести в базу данных тренажера алгоритм поведения самолета в direct mode в реальном полете, пояснил он.

Представитель «Аэрофлота» воздержался от комментариев.

Газета отмечает, что осенью 2019 году эксперты **Росавиации**, авиарегистра МАК и Европейского агентства авиационной безопасности уже проводили тестирование тренажера SSJ100 в Шереметьево. «В обоих режимах работы (normal mode и direct mode) динамика полета самолета хорошо воспроизведена на тренажере», – говорится в протоколе совещания в **Ространнадзоре**.

Три источника «Ведомостей» сообщили, что «Аэрофлот» давно ведет спор с производителем о причинах крушения, защищая программу подготовки пилотов. Источник в авиакомпании сообщил газете, что «Аэрофлот» ранее не указывал производителю на проблему с тренажером. Представители других компаний, эксплуатирующих SSJ100, – «Ираэро», «Северстали» и Red Wings – сообщили газете, что никаких жалоб по работе тренажеров у компаний и их экипажей нет.

По версии следствия, к катастрофе привели действия командира лайнера Дениса Евдокимова. Ему предъявили обвинение по ч. 3 ст. 263 УК России (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц). Сам Евдокимов не признал вины и считает, что причиной катастрофы стала недоработка систем самолета со стороны авиаконструкторов. По словам отца пилота Александра Евдокимова, расследованием занимались люди, которые производили и сертифицировали лайнер.

Сегодня используются четыре тренажера SSJ10. Три из них разработала британской компанией L3 Commercial Training Solutions (ранее – Thales Training & Simulation), они установлены в Шереметьево, Жуковском и в Венеции. Четвертый построен ЦНТУ «Динамика» при участии «Гражданских самолетов Сухого» (ГСС, теперь – «Региональные самолеты») и установлен в Ульяновске.

РБК направил запросы в компанию L3 Commercial Training Solutions и ЦНТУ «Динамика».

<https://www.rbc.ru/business/16/12/2020/5fd99f629a79476fd48936ea>

КОММЕРСАНТЬ FM; 2020.12.16; ОГРАНИЧЕНИЯ ПУТАЮТ ПЛАНЫ ТУРИСТОВ; КУДА МОЖНО ОТПРАВИТЬСЯ НА НОВОГОДНИЕ ПРАЗДНИКИ

У россиян остается все меньше вариантов для поездки на Новый год. Об ужесточении правил из-за коронавируса ежедневно объявляют самые популярные туристические регионы. В Калининграде на время праздников вводят локдаун, отменяют развлекательные

мероприятия, закроют музеи, рестораны и кафе. О запрете всех массовых собраний на Новый год объявили власти Алтая. Ранее правительство Санкт-Петербурга попросило воздержаться россиян от посещения города. В правительстве, впрочем, уверяют, что отдохнуть на курортах в праздники можно – на юге России о введении локдаунов речи пока не идет. Но остались ли билеты? И можно ли выбраться на Новый год в Европу? Варианты искал Глеб Силко.

Власти будто специально следят за статистикой бронирований. Когда спрос на билеты в Санкт-Петербург начал падать, а в Калининград, наоборот, расти, в регионе объявили о локдауне. Источник на туристическом рынке рассказал “Ъ FM”, что сейчас даже публично делать прогнозы о том, какие регионы не закроются и куда точно можно улететь в поисках развлечений, стало рискованно.

Вместе с тем курирующий туристическую отрасль **вице-премьер** Дмитрий Чернышенко объявил о запуске специальных чартерных программ в Шерегеш, Челябинскую область, Великий Устюг, Владивосток, а также на Красную Поляну и на горнолыжные курорты Северного Кавказа Архыз, Домбай, в Приэльбрусье. И у россиян это, пожалуй, самые популярные направления в этом сезоне, отмечает вице-президент Ассоциации туроператоров Дмитрий Горин: «400 тыс. человек посетят курорты Краснодарского края в эти новогодние праздники. Есть регионы, где тоже не вводятся такие строгие ограничения, например, Татарстан. Действительно, если посмотреть на карту путешествий, наиболее строгие ограничения действуют сейчас в Санкт-Петербурге, Брянской, Тульской, Мурманской, Ивановской, Калининградской областях. Также мы знаем о нововведениях в Курске».

На горнолыжных курортах свободные места найти труднее, рассказывает гендиректор турфирмы «Дельфин» Сергей Ромашкин. Но даже в Сочи и на Красной Поляне, если поспешить, можно приобрести дешевые варианты. «Краснодарский край существует у нас как два отдельных курорта – во-первых, как горнолыжный курорт Красная Поляна, где продано почти 100% мест, мы ожидаем десятки тысяч прибытий туда, во-вторых, как прибрежная зона, ожидаем сотни тысяч прибытий. Туда еще можно отправиться, и места в принципе возле моря есть, есть хорошие отели, цены не очень высокие. Если все-таки ехать кататься, то там средние чеки высоки – порядка 7 тыс. в сутки на человека, неделя, наверное, в Красной Поляне в 50 тыс. обойдется. Если ехать в морскую часть и жить внизу, наверное, в 2-3 раза дешевле будет, можно уложиться тысяч в 20-25 на человека», – заключает Ромашкин.

Внутреннему туризму способствует и ситуация на рынке авиабилетов. Цены даже на популярные направления по большей части стремительно снижаются, рассказывает пиар-менеджер интернет-сервиса для путешественников Biletix.ru Григорий Луговой: «Мы не видим сейчас дефицита авиабилетов на новогодние праздники, более того, большинство популярных направлений даже подешевели в цене. Например, средний чек на новогодний период на авиабилеты в Сочи снизился на 25%, с 11,3 тыс. до 8,5 тыс. руб. Во Владикавказ цены снизились с 13,4 тыс. до 7,4 тыс. Однако не везде такая ситуация. Например, во Владивосток цены выросли достаточно существенно, с 16,4 тыс. до 24,7 тыс.»

Если хочется все-таки вырваться за пределы России, то есть страны, готовые принять туристов без длительных карантинных процедур. При желании отправиться можно в Восточную Европу, страны СНГ или к морю, говорит гендиректор компании «Транс-Шоу Тур» Сергей Назаров:

«По Европе довольно интересные направления – это Белград, даже новогодний пакет там стоит начиная от €132 за выходные, авиабилеты на Новый год будут стоить 60 тыс.

Армения открылась для россиян, восстановили авиасообщение. Пляжные истории есть, например, на Мальдивы эконом-класс еще на Новый год можно найти, туда летает восемь рейсов в неделю. Также что-то можно найти, улететь в этот период в Дубай – там пляжный сезон в самом разгаре».

Учитывая, что сейчас туристы покупают билеты и осуществляют бронирования всего за пару дней до вылета, места можно будет найти вплоть до Нового года. Правда, и цены тогда поднимутся, и тогда стоимость отдыха в Сочи будет сопоставима с проведением праздников где-нибудь в Танзании.

<https://www.kommersant.ru/doc/4616206>

1 КАНАЛ; 2020.12.16 07:05; В ЦЕНТР ПРИЕМА ОБРАЩЕНИЙ ПРОДОЛЖАЮТ ПОСТУПАТЬ ВОПРОСЫ РОССИЯН

Большая пресс-конференция **Владимира Путина** уже завтра. В этом году – формат особый, она пройдет с элементами «Прямой линии» и обратиться к главе государства может каждый, а не только пресса.

Темы самые разные – ЖКХ, дороги, социальные выплаты, образование, но основную преподнесла пандемия коронавируса, под знаком которой прошел весь этот год.

Между тем, последние приготовления сейчас идут в Центре международной торговли в Москве – там соберутся представители федеральных и зарубежных СМИ. А региональные журналисты будут работать на специальных площадках, которые организованы в федеральных округах. Некоторые корреспонденты уже определились с тем, что хотят спросить у президента.

«Уже несколько лет на официальном уровне обсуждается строительство автомобильной трассы, которая пройдет по трем регионам: это Ставропольский край, Карачаево-Черкесия и Краснодарский край. Какая перспектива развития этого вопроса и когда это произойдет?» – задает вопрос Маргарита Жемчугова, журналист газеты «Кавказ сегодня».

«Мы как Зеленоградск, город, известный своей любовью к кошкам, хотим поднять тему бездомных животных. Может быть, создать федеральную программу финансирования, субсидирования государственно-частного партнерства, чтобы государство также помогало нашим частным приютам», – предлагает Оксана Обрехт, корреспондент газеты «Волна» (Калининградская область).

Написать обращение или задать вопрос президенту можно через сайт Moskva-Putinu.ru или Москва-Путину.рф, есть и мобильное приложение.

Ежегодная пресс-конференция **Владимира Путина** состоится завтра, 17 декабря, в полдень. Прямая трансляция на Первом канале.

<https://www.1tv.ru/news/2020-12-16/398568->

[v_tsentr_priema_obrascheniy_prodolzhayut_postupat_voprosy_rossiyan](https://www.1tv.ru/news/2020-12-16/398568-v_tsentr_priema_obrascheniy_prodolzhayut_postupat_voprosy_rossiyan)

ВЕСТИ КАЛИНИНГРАД; 2020.12.15; ПУНКТ ПРОПУСКА ЧЕРЕЗ ГРАНИЦУ РОССИИ «ДУБКИ» В НЕМАНСКОМ РАЙОНЕ ГОТОВ К ОТКРЫТИЮ

Пункт пропуска через границу России «Дубки» в Неманском районе готов к открытию. Это один из самых больших и современных переходов в стране, многополосный. Готовность **пункта пропуска** оценили представители **министерства транспорта** и Росгранстроя.

ВЛАДИМИР ГЛАДЮК, КОРРЕСПОНДЕНТ:

– Для начала несколько цифр. 49 полос для движения автотранспорта. Пропускная способность в сутки 4 тысячи автомобилей и около 15 тысяч человек. Это самый большой **пункт пропуска** в Российской Федерации.

Схема движения разделяет потоки не только по направлениям, но и видам транспорта. Накопительные стоянки готовы принять до 20 грузовиков и 25 легковушек одновременно. Переход оснащён передовыми цифровыми технологиями. Стационарный досмотровый комплекс оборудован системой сканирования наземного транспорта. Скрыть оружие, взрывчатку, наркотики с такой техникой просто невозможно. За час комплекс способен пропускать около 25 транспортных средств.

ДМИТРИЙ ЗВЕРЕВ, ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ:

– Сейчас не стыдно его вводить в действие. Не стыдно продемонстрировать современные цифровые технологии. Не стыдно показать работу органов надзора.

Строительство **пункта пропуска** и моста через реку Неман началось более 5 лет назад. Объект собирались открыть к чемпионату мира по футболу. Но достроить не получалось. Сначала из-за недофинансирования, затем по причине сложной процедуры приёмки. Его готовность оценили представители **Минтранса** и Росгранстроя. Калининградская область взяла обязательства подвести дорогу в обход города Советска и построить мост через Неман.

ЕВГЕНИЯ КУКУШКИНА МИНИСТР РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ:

– Все работы были завершены. Длились они с 13 по 15 год. Порядка 2 миллиардов рублей затрачены на мероприятия. Они выполнены в срок.

Введение в эксплуатацию **пункта пропуска** «Дубки» позволит разгрузить соседние погранпереходы на востоке области. Центр Советска избавится от большегрузного транспорта. Появится возможность начать ремонт моста Королевы Луизы. **Пункт пропуска** заработает после подтверждения литовской стороны

<https://vesti-kaliningrad.ru/punkt-propuska-cherez-granicu-rossii-dubki-v-nemanskom-rajone-gotov-k-otkrytiyu/>

1 КАНАЛ; ЮРИЙ ЛИПАТОВ; 2020.12.16 18:00; НОВЫЙ САМОЛЕТ ИЛ-114-300 С РОССИЙСКИМИ ДВИГАТЕЛЯМИ СОВЕРШИЛ ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ

Новое достижение российских авиаконструкторов. Только накануне Первый канал рассказал об успешных испытаниях МС-21 с новейшими отечественными двигателями. И вот сегодня в небо поднялась еще одна наша авиапремьера. Первый полет совершил современный турбовинтовой пассажирский лайнер Ил-114-300. Двигатели снова российские.

Этот самолет особенно актуален для нашей страны. Из преимуществ – неприхотливость к взлетно-посадочной полосе, ему хватит даже грунтового покрытия. А если эту машину поставить на лыжи, то даже грунт уже не нужен. Но это полярные модификации. А сперва Ил-114-300 ждут обычные пассажиры на региональных авиалиниях, где он вполне может стать основным лайнером, вместительным, комфортным и современным.

Это первый взлет пассажирского регионального турбовинтового самолета Ил-114-300. Главная особенность – на нем установлены новые российские двигатели, разработанные «Объединенной двигателестроительной корпорацией». Вся производственная цепочка в России. От поставок из-за рубежа зависимости нет. Создание современного универсального двигателя – особое достижение.

«Двигатель многофункционален, мы рассчитывали его использование на разных типах самолетов, в том числе на Ил-114, Ил-112 и на вертолетах Ми-38. Это дает эффективную серию и обеспечивает качество этого двигателя», – отметил министр промышленности и торговли Российской Федерации Денис Мантуров.

До 2030 года планируется произвести до ста самолетов, которые особенно востребованы в региональной гражданской авиации. ИЛ-114-300 не требователен к уровню оборудования аэродромов, может садиться на короткую взлетно-посадочную полосу.

«Это очень важное событие и для наших авиастроителей, и для всех перевозчиков, потому что на крыло сегодня встал один из самых востребованных типов самолетов, региональный самолет дальностью до 1500 км, будет перевозить до 60 пассажиров. Может садиться на малоподготовленные и даже грунтовые ВПП», – сказал **вице-премьер РФ Юрий Борисов**.

Поэтому самолет можно использовать в суровых условиях Севера, Сибири и Дальнего Востока. Такие самолеты помогут связать прямыми рейсами многие региональные центры. Для пассажиров это важно – им не придется летать с пересадкой, скажем, через московский авиационный хаб.

О надежности конструкции ИЛ-114-300 можно судить еще и по тому факту, что базой для него стал Ил-114, который производили в начале 90-х годов. Распад Советского Союза и экономические проблемы не позволили реализовать изначальный план замены парка устаревших турбовинтовых Ан-24. С тех пор в авиации изменилось многое – появились новые технологии и материалы, а главное – вернулся спрос на качественные и современные самолеты именно отечественного производства.

К идее модернизировать Ил-114 вернулись в 2016-м по поручению президента. Курс на импортозамещение в авиастроении дал результат – накануне взлетел среднемагистральный лайнер МС-21 с двигателями российской разработки, а сегодня – Ил-114-300.

«Конец года стал знаковым для авиационной промышленности – подряд два новых современных самолета запустили. Территория у нас огромная, поэтому самолетов нужно будет очень много», – сказал генеральный директор корпорации «Ростех» Сергей Чемезов.

Сертификат летной годности Ил-114-300 должен получить до конца 2022 года. Первые три самолета отправятся в авиакомпании, работающие в Арктике.

День рождения самолета совпал с днем рождения летчика-испытателя Николая Куимова, который поднял новый Ил в воздух.

https://www.itv.ru/news/2020-12-16/398614-novyy_samolet_il_114_300_s_rossiyskimi_dvigatelyami_overshil_pervyy_polet

РОССИЯ 1; АЛЕКСЕЙ ГОЛОВКО; 2020.12.16 20:13; НОВАЯ ПРЕМЬЕРА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ: В НЕБО ПОДНЯЛСЯ ГРАЖДАНСКИЙ ЛАЙНЕР ИЛ-114-300. ВЕСТИ В 20:00

На взлетной полосе новейший российский самолет Ил-114-300. Короткий разбег и первый полет под рев двигателей и щелчки фотокамер. Пилот в рабочем режиме проверяет все системы – тягу, устойчивость, управляемость. И после идеальной посадки – горячая встреча на земле.

Над Жуковским самолет делает несколько кругов. Высота – 120 метров. Пилот в рабочем режиме проверяет все системы – тягу, устойчивость, управляемость. И после идеальной посадки – горячая встреча на земле.

Летчика встречают криками «Ура!» и «Браво!» и подбрасывают в воздух. У испытателя, Героя России Николай Куимов сегодня еще и день рождения. Человек он опытный. Эмоций немного. Но главное об этом самолете он понял.

«Великолепная машина, – дает лайнеру свою оценку командир экипажа, шеф-пилот ПАО «Ил», летчик-испытатель первого класса, Герой России Николай Куимов. – Погода сложная, и она показала себя очень надежно».

Самолет Ил с индексом 114 начали разрабатывать еще три десятка лет назад. Но после распада Советского Союза машина стала не нужна. Современной России вновь потребовался самолет, который может добраться туда, куда обычные лайнеры не летают. Проект переделали полностью – изменили углы крыльев и закрылков – так уменьшилось расстояние для разбега и посадки. Вся начинка – авионика, связь, антиобледенительная система – тоже новейшие. Глубокая модернизация. Фактически это новый самолет.

«Это очень важное событие для производителей и перевозчиков. На крыло сегодня встал один из самых востребованных типов самолета – региональный самолет дальностью до 1,5 тысяч километров, до 60 пассажиров, на малоподготовленные и грунтовые полосы», – поясняет зампред правительства России Юрий Борисов.

Функция автозахода на посадку позволяет пилоту принимать решения и при самой неприятной погоде и плохой видимости. А посадить этот самолет можно не только на бетон или грунт, но даже на плотно утрамбованный снег. Идеальная машина для Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока, где расстояния большие, а аэропорты маленькие.

У Ил-114-300 даже трап свой – встроенный. И, конечно, особые двигатели: два турбовинтовых ТВ7-117. Это полностью российская разработка, усиленные лопасти и силовые установки, как раз для взлета-посадки с малооборудованных аэродромов.

«Этот двигатель многофункциональный. Мы изначально исходили из того, чтобы использовать его на разных типах самолетов – Ил-114, Ил-112, вертолетах. Это дает эффективную серию и обеспечивает качество этого двигателя», – добавляет министра промышленности и торговли России Денис Мантуров.

Новые самолеты в небо над Россией взлетают второй день подряд. Только накануне под Иркутском первый полет совершил лайнер МС-21, на треть состоящий из композитных материалов. Он прочный технологичный, малозумный и экономный. Эта передовая разработка тоже состоит только из отечественных деталей.

«Мы подряд запустили два новых современных самолета с нашими двигателями. Это немаловажно. И, конечно, все эти самолеты нужны будут нашей авиации, нашим авиакомпаниям для того, чтобы обеспечивать перевозки граждан по территории России. Территория у нас огромная, поэтому самолетов нужно будет очень много», – обещает гендиректор корпорации Ростех Сергей Чемезов.

На новый самолет семейства Ил большие планы. Ожидается что до 2030 года авиакомпании закупят 100 экземпляров. А пока ставший на крыло самолет ждут дальнейшие испытания. В серийное производство Ил-114 по плану должен поступить в 2022 году.

<https://www.vesti.ru/video/2250858>

<https://www.vesti.ru/video/2250847>

РОССИЯ 1; ПАВЕЛ МЕЛЬНИК; 2020.12.16 21:19; ПРОБКА НА ГРАНИЦЕ В КИТАЕМ: В ПРИМОРЬЕ ЗАСТРЯЛИ ПОЧТИ 300 ГРУЗОВИКОВ. ВЕСТИ В 20:00

Новая вспышка коронавируса в Китае стала причиной огромной пробки на границе страны с Россией. Из-за того, что власти КНР закрыли **пункты пропуска**, в Приморье застряли почти 300 грузовиков. Почти столько же машин скопилось и на китайской стороне. Поступление товаров из КНР прекратилось, и в приморских магазинах начали расти цены.

<https://www.vesti.ru/video/2250895>

ОТР; 2020.12.16 12:24; ПОЧТИ 400 БОЛЬШЕГРУЗОВ СКОПИЛИСЬ НА ПОГРАНПУНКТАХ В ПРИМОРЬЕ

В Приморье у **пунктов пропуска** на границе с Китаем скопилось в очередях уже почти 400 грузовиков, сообщили сегодня в Уссурийской таможне, передает ОТР.

Со стороны КНР из-за коронавируса приостановлена работа трех **пунктов пропуска** транспорта. В обычном режиме работает только один погранпереход «Краскино».

От водителей требуют действующие справки об отсутствии инфекции.

Материал опубликовал: Станислав Коршун

<https://otr-online.ru/news/pochti-400-bolshegruzov-skopilis-na-pogranpunktah-v-primore-169427.html>

РОССИЯ 24; МАКСИМ АХМЕТОВ; 2020.12.16 16:38; В ВОЛГОГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАВЕРШИЛОСЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОСТА ЧЕРЕЗ ДОН. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

В Волгоградской области завершилось строительство железнодорожного моста через реку Дон. Он расположен на трассе Лихая – Волгоград, это часть международного транспортного коридора «Север-Юг». По новому мосту могут ходить составы весом до 12 тысяч тонн со скоростью до 90 километров в час. Это позволит сократить время в пути и снизить число технических стоянок.

<https://www.vesti.ru/video/2250789>

РОССИЯ 24; ДМИТРИЙ АКИМОВ; 2020.12.16 14:50; ОДИН ИЗ САМЫХ МОЩНЫХ В МИРЕ: В ПЕТЕРБУРГЕ ЗАЛОЖИЛИ ЛЕДОКОЛ «ЧУКОТКА». НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

В Петербурге на Балтийском заводе заложен четвертый атомный ледокол «Чукотка». Это часть проекта 22220. Новейшие ледоколы нужны для обеспечения российского лидерства в Арктике, они смогут проводить караваны судов, пробивая лед толщиной до трех метров.

<https://www.vesti.ru/video/2250735>

РОССИЯ 24; ВЕРОНИКА БОГМА; 2020.12.16 11:44; ОБМЕЛЕНИЕ ДОНА ИЗ-ЗА ВЕТРА ВПЕРВЫЕ ЗА 10 ЛЕТ ДЛИТСЯ ТАК ДОЛГО. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

В Ростовской области из-за сильного ветра обмелел Дон. Уровень воды упал до рекордно низких отметок. В соцсетях жители рассказывают, что теперь по высохшему дну можно перейти на другой берег. Страдают судоходство и рыбная отрасль, а также начались проблемы с водоснабжением.

<https://www.vesti.ru/video/2250680>

РОССИЯ 24; АЛЕКСАНДР ЛАСКОВ; 2020.12.16 08:25; МАРШРУТЫ ТЕ ЖЕ, ТОПЛИВА БОЛЬШЕ: АВИАКОМПАНИИ СТРАДАЮТ ОТ НОВОЙ СИСТЕМЫ РАБОТЫ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

Российские авиакомпании несут убытки. Самолеты стали сжигать на 40 процентов больше топлива за рейс. Причина – новая система движения лайнеров в европейской части страны. Ее ввели 3 декабря. Из-за этого увеличилось время набора высоты и захода на посадку. Для чего же нужны изменения?

<https://www.vesti.ru/video/2250625>

РОССИЯ 24; ЛЮДМИЛА ЩЕРБАКОВА; 2020.12.16 06:17; ПОД МАГАДАНОМ ЗАРАБОТАЛА ЛЕДОВАЯ ПЕРЕПРАВА ЧЕРЕЗ ЯНУ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

Ледовую переправу через реку Яна открыли в Магаданской области. Почти месяц дорожники ждали, когда дорога станет крепкой и безопасной для автомобилей.

<https://www.vesti.ru/video/2250608>

МОСКВА 24; 16.12.2020 12:40; ПАССАЖИРЫ S7 AIRLINES МОГУТ ПРОВОЗИТЬ ДОМАШНИХ ЖИВОТНЫХ НА СОСЕДНЕМ С ХОЗЯИНОМ КРЕСЛЕ

Пассажиры S7 Airlines могут провозить своих домашних животных в салоне самолета на соседнем кресле, сообщает пресс-служба перевозчика.

Такой перелет нужно запланировать заранее и сразу оформить авиабилет на два места – на себя и на животное. Уточняется, что речь идет только об экономическом классе. Более того, питомец сможет сидеть только на месте у окна рядом со своим хозяином.

В течение всего полета животное должно оставаться внутри жесткого контейнера, не превышающего по длине-ширине-высоте 55×40×40 сантиметров. Контейнер закрепят на кресле специальными ремнями безопасности.

В авиакомпании решили, что всего в салоне самолета смогут лететь только два питомца. Вес животного с учетом контейнера не должен превышать 23 килограммов.

«Мы внимательно изучили доступные возможности перевозки животных на креслах и остановились на оптимальном варианте, который учитывает и строгие требования безопасности полетов, и интересы всех пассажиров на борту», – заявила директор департамента пассажирского опыта S7 Group Светлана Кулюкина.

Она отметила, что новая услуга позволяет брать в салон более крупных животных. Тарифы для перевозки питомцев на кресле соответствуют действующим тарифам на авиабилеты по выбранному направлению.

Оформить такую перевозку можно в контактном центре или представительствах S7 Airlines. В качестве альтернативы по-прежнему можно перевозить питомца в салоне под впереди стоящим креслом. В таком случае в салон можно взять собак, кошек или птиц весом не более 10 килограммов. Перевозить их можно в контейнере высотой не более 20 сантиметров или в мягкой сумке-переноске не больше 55×40×25 сантиметров.

Ранее «Аэрофлот» повысил тарифы на перевозку животных. Сообщалось, что перевозка питомца в салоне самолета между пунктами в европейской и азиатской частях России будет стоить 57 вместо 43 евро.

<https://www.m24.ru/news/transport/16122020/145904>

РОССИЯ 24; АНДРЕЙ САПЕГИН; 2020.12.15 19:44; В ПРИМОРЬЕ СПУСТИЛИ НА ВОДУ СУДНО УСИЛЕННОГО ЛЕДОВОГО КЛАССА «КАТЕРИНА ВЕЛИКАЯ». ФАКТЫ

В Приморье спустили на воду первое многофункциональное судно усиленного ледового класса «Катерина Великая». Первое не только в России, во всем мире. Оно сможет ходить по Северному морскому пути: возить грузы, буксировать другие суда и даже выступать как пожарное или спасательное судно. И таких будет еще несколько.

<https://www.vesti.ru/video/2250498>

НТВ; 2020.12.16 19:42; В РЖД ОТКРЫЛИ ДВИЖЕНИЕ ПО ДВУМ ЗНАКОВЫМ МОСТАМ

Компания РЖД открыла два знаковых объекта, построенных в рамках комплексного плана по модернизации инфраструктуры страны.

В Волгоградской области, где проложен транспортный коридор Север – Юг, возведен новый железнодорожный мост через реку Дон. До сих пор на этом участке приходилось ограничивать скорость поездов и вес грузов, а теперь пропускная способность магистрали в направлении портов Азово-Черноморского бассейна вырастет в разы.

В Красноярском крае открыто движение по двум путям Козинского виадука. Инженеры и строители провели капитальную реконструкцию уникального сооружения в Саянах, связывающего Западную и Восточную Сибирь. На виадуке установлены новые пролетные конструкции и усилены опоры, что позволяет пускать по нему одновременно два тяжеловесных состава.

В церемонии открытия мостов по видеосвязи приняли участие вице-премьер Марат Хуснуллин и глава РЖД Олег Белозеров.

Олег Белозёров, глава РЖД: «Наша инвестиционная программа структурирована таким образом, что это не просто физическое увеличение сети. Мы постоянно прирастаем в качестве. Каждый объект вносит свой вклад в обеспечение безопасности, надежности, устойчивости работы сети».

Марат Хуснуллин, заместитель председателя правительства РФ: «Этот год был непростой для экономики страны, непростой для РЖД, с учетом падения перевозок и пассажиров. Но, несмотря ни на какие сложности, РЖД вместе со строителями с сегодняшней задачей справились».

Общий объем инвестиций в строительство мостов превышает 10 миллиардов рублей.

<https://www.ntv.ru/novosti/2492425/>

ИНКАЗАНЬ.РУ; 2020.12.16; ОТ ОКОПОВ ДО ПУТИНА: В СОЦСЕТЯХ ОБСУДИЛИ «ОТВОД» ТРАССЫ М-12

Активисты, выступающие за корректировку маршрута платной трассы из Москвы в Казань, обсудили варианты «отвода» дороги в сториз Instagram-аккаунта @protivm12.

Администратор страницы запустил опрос, согласны ли подписчики с предложением установить вдоль дороги шумозащитные экраны для ограничения влияния трассы на жизнь тех, кто будет жить неподалеку. Не согласились 89% ответивших или 274 человека. Решение понравилось 11% участников или 34 жителям.

В аккаунте также попросили поделиться «рецептом отвода М-12». Пользователи предложили подключить к разрешению разногласий экологов и правоохранительные органы, обратиться к **президенту России Владимиру Путину** – активисты направляют запросы на «прямую линию» с главой государства.

Подписчики предложили «оспаривать изменение проекта трассировки и увеличение бюджета» – администраторы отметили, что для этого нужны грамотные юристы. Кроме того, в качестве варианта предложили «увести трассу под землю», то есть углубить. Активисты заявили, что у властей на это нет денег.

Люди также предложили вариант проведения забастовки, в частности «копать глубокие окопы на всех дорогах» и «валить лес на рабочие машины», проводить пикеты и митинги. Администраторы аккаунта заявили, что проведение массовых мероприятий ограничено из-за коронавируса.

В начале декабря активисты провели встречу, где назвали основные вопросы к трассировке М-12. Так, они сообщили, что в рабочую группу по взаимодействию власти с населением по этому вопросу входит недостаточное число местных жителей. Глава Лаишевского района Илдус Зарипов обещал проработать этот вопрос.

Часть жителей остаются недовольными расположением нового моста через Волгу, который является частью трассы. Однако изменить место его строительства невозможно, сообщили в **минтрансе** республики. Там же сообщили, что вдоль трассы установят шумозащитные экраны, в некоторых местах дорогу углубят под землю.

М-12 или дорога «Москва-Казань» – это часть международного автобана «Европа-Западный Китай». Предполагается, что она будет четырехполосной, скорость движения по дороге составит 150 км/ч. Ее протяженность по Татарстану составит 142 км, стоимость строительства оценивают в 162 млрд рублей.

<https://inkazan.ru/news/society/16-12-2020/ot-okopov-do-putina-v-sotssetyah-obsudili-otvod-trassy-m-12>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; АНАСТАСИЯ ЯЛАНСКАЯ; 2020.12.16; СЕНАТОРЫ ХОТЯТ ПОДДЕРЖАТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ВСМ МОСКВА-ПЕТЕРБУРГ НАЛОГОВЫМИ ЛЬГОТАМИ

В Совфеде намерены поддержать законопроект, устанавливающий нулевую ставку по налогу на все объекты недвижимого имущества, которые составляют инфраструктуру высокоскоростной магистрали (ВСМ) Москва – Санкт-Петербург, а также нулевую ставку НДС в отношении услуг магистрали. Об этом на заседании в Совете Федерации 16 декабря сказал первый зампред Комитета Совета Федерации по экономической политике Ленар Сафин.

В 2021 году планируется начало строительства высокоскоростной магистрали Москва – Санкт-Петербург, благодаря которой время в пути между двумя столицами сократится до 2 часов 15 минут.

Как рассказал на заседании заместитель генерального директора РЖД Сергей Кобзев, завершение строительства предполагается в 2027 году, а в конце 2025 года предусматривается запуск в эксплуатацию высокоскоростного участка до Твери. По словам Кобзева, ожидается, что к 2030 году пассажиропоток по ВСМ составит 23 миллиона человек.

Также представитель РЖД рассказал, что бюджетные средства для строительства магистрали компания планирует привлекать не ранее 2025 года, и объём их, отметил Кобзев, минимизирован – 3,6 процента от общей стоимости проекта. Это около 50 миллиардов рублей.

«Основная финансовая нагрузка, а также задачи по привлечению внебюджетного финансирования ложится на РЖД», – сказал он.

Такая финансовая модель, считает Сергей Кобзев, предполагает установление для компании нулевой ставки по налогу на все объекты недвижимого имущества, которые составляют инфраструктуру ВСМ, а также нулевой ставки НДС в отношении услуг магистрали.

Представитель РЖД отметил, что без этих льгот привлекательность проекта для потенциальных инвесторов существенно снизится, а срок окупаемости магистрали увеличится с 19 до 24 лет.

«Кроме того, без специальных налоговых решений возникнет дополнительная потребность в финансировании на этапе эксплуатации в размере 662 миллиарда рублей, а приведенная стоимость проекта снизится на 704 миллиарда рублей, – сказал Кобзев. – Это может привести к невозможности реализации проекта или не будут решены задачи по привлечению внебюджетных источников капитала и минимизации объёмов прямой господдержки».

В Санкт-Петербурге уже такие льготы для РЖД ввели. Вице-губернатор Северной столицы Евгений Елин на заседании подчеркнул, что ещё в 2019 году на уровне городского законодательства предприятия железнодорожного транспорта были полностью освобождены от налога на имущество, причём эта льгота им предоставляется на 10 лет с момента ввода объекта в эксплуатацию.

Сенатор Ленар Сафин подчеркнул, что Совет Федерации готов поддерживать РЖД в реализации проекта и поддерживает разработку документа, предусматривающего налоговые послабления. Председатель Комитета Совета Федерации по экономической политике Андрей Кутепов, в свою очередь, подчеркнул, что парламентарии приложат все усилия для того, чтобы ускорить строительство высокоскоростной магистрали.

Как сообщает **пресс-служба** палаты Андрей Кутепов отметил, что важными факторами могут послужить налоговые льготы как по федеральным, так и по региональным налогам. Сегодня нужно рассмотреть все эти вопросы, включая законодательное закрепление понятий для высокоскоростного железнодорожного транспорта.

«Все усилия должны быть направлены на ускорение проектного и строительного циклов ВСМ Москва – Санкт-Петербург. Итогом нашей работы должно стать предложение по созданию нормативных правовых актов, которые регулируют указанные вопросы», – подчеркнул он.

<https://www.pnp.ru/economics/senatory-khotyat-podderzhat-stroitelstvo-vsm-moskva-peterburg-nalogovymi-lgotami.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.12.16; ВРЕМЯ В ПУТИ МЕЖДУ МОСКВОЙ И ПЕТЕРБУРГОМ ПО ВСМ СОСТАВИТ 2 Ч 15 МИН – ЗАМГЛАВЫ РЖД

Время в пути по высокоскоростной железнодорожной магистрали (ВСМ) между Москвой и Санкт-Петербургом составит 2 часа 15 минут, сообщил замглавы РЖД Сергей Кобзев.

«Время в пути между столицами сократится до 2 часов 15 минут», – сказал Кобзев на совещании в Совете Федерации в среду.

«Москва и Санкт-Петербург фактически будут находиться, как мы говорим, в едином двухчасовом поясе агломерационной доступности. Это уже сложившаяся мировая практика крупных агломераций. При этом график движения поездов будет предусматривать подключение к этой высокоскоростной магистрали городов Тверь, Клин, и для нас очень существенным элементом является Великий Новгород», – сказал он.

Время следования 2 часа 15 минут указывается без учета остановок, говорится в представленной в ходе выступления презентации Кобзева.

«Завершить строительство магистрали планируется к концу 2027 года. В 2024 году будут завершены работы и введены в эксплуатацию выходы из Москвы и Санкт-Петербурга, они будут реализовываться за контуром проекта ВСМ в проекте «Развития транспортных узлов двух столиц». В конце 2025 года предусматривается запуск в эксплуатацию высокоскоростного участка до Твери», – отметил замглавы РЖД.

Как сообщалось, научно-технический совет РЖД рекомендовал в качестве основного вариант прохождения высокоскоростной магистрали Москва – Санкт-Петербург через Великий Новгород.

РЖД приступили к проектированию ВСМ Москва-Петербург, его реализация может начаться в 2022 году. Сейчас на территориях прохождения будущей ВСМ проживает около 30 млн человек. По предварительным подсчетам, пассажиропоток ВСМ к 2030 году оценивается в 23,3 млн человек.

АРГУМЕНТЫ И ФАКТЫ # ТВЕРЬ; 2020.12.16; ГДЕ БУДЕТ НОВАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА?

Вот уже несколько месяцев обсуждается строительство новой железной дороги, которая должна пройти через наш район. Какие территории она затронет?

О. Петров, Калининский район

В Калининском районе магистраль пройдет по территориям Щербининского, Бурашевского, Никулинского, Медновского и Заволжского сельских поселений. Депутаты района уже направили обращение **министру транспорта РФ Виталию Савельеву** с просьбой разъяснить детали строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Санкт-петербург.

«Маршрут пересекает целый ряд дорог местного значения, что, по нашему убеждению, приведет к осложнению условий оказания скорой медицинской помощи и снижению уровня пожарной безопасности населенных пунктов», – говорится в обращении Собрания депутатов Калининского района к главе **Минтранса РФ**.

Также народные избранники попросили предоставить информацию о том, как планируется сохранять транспортную инфраструктуру местного значения, и держать их в курсе работ по проектированию дороги.

Строительство магистрали ранее анонсировали на федеральном уровне. Его должны начать через два года, а в декабре 2026-го здесь должен проехать первый пассажирский состав высокоскоростного поезда. Проект находится еще в стадии разработки.

Это значит, что маршрут может быть скорректирован с учетом пожеланий жителей региона. Так, например, ранее произошло с северным обходом Твери.

После обращений жителей Калининского района маршрут частично изменили и отнесли дальше от Твери.

ПРИМА МЕДИА; 2020.12.16; ТРУТНЕВ ОБЪЯСНИЛ, КАК МОЖНО РЕШИТЬ ЗАДАЧУ РАЗВИТИЯ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Президент России Владимир Путин в начале декабря заявил о планах значительного роста инвестиций в развитие так называемого Восточного полигона – Байкало-Амурской (БАМ) и Транссибирской железнодорожных магистралей. При этом на совещании у главы государства не было принято финальное решение об источниках финансирования дефицита инвестпрограммы ОАО «РЖД». **Вице-премьер, полпред президента РФ в ДФО Юрий Трутнев** рассказал в эксклюзивном интервью ИА PrimaMedia о том, какой он видит возможность решения задачи, от которой зависит судьба развития портов Приморского края.

Вопросы модернизации БАМа и Транссиба включены в долгосрочную программу развития РЖД до 2025 года, которую правительство РФ утвердило в марте 2019 года. На дальнейшем расширении Восточного полигона настаивают угольщики и стивидоры, переваливающие уголь в АТР.

«Мы вкладываем рубль – получаем полтора»

Юрий Трутнев предлагает реализовать экономическую модель развития Восточного полигона в отдельном формате.

– Сегодня это функционал РЖД. Объем инвестиций для реконструкции и модернизации Восточного полигона исчисляется сотнями миллиардов рублей. Там решение, честно говоря, нужно более высокого уровня (для выделения федеральных инвестиций – прим. ред). Но мы можем предложить модель для этого решения, – сказал Юрий Трутнев в интервью ИА PrimaMedia. – С главой РЖД Олегом Белозеровым мы уже разговаривали. Все дело в том, что железная дорога сегодня действует в рамках уже сложившихся механизмов пропорций перевозки угля из Кемерово и Дальнего Востока. И все это вместе дает ту картину, которая существует, и которая, скажем так, скорее не создает возможности для увеличения инвестиций на этом направлении.

Я предложил немножко другую модель. Есть сегодняшнее состояние, такое, как сложилось. Мы его не трогаем. Но давайте выделим Восточный полигон отдельно. Отдельную экономическую модель развития Восточного полигона. Потому что перевозки с Дальнего Востока на восток – рентабельны. Давайте рассмотрим эту модель. И если она имеет положительный экономический эффект, то тогда у нас тогда возникает совершенно оправданная возможность обратиться в Минфин. Условно говоря, «видите: мы вкладываем рубль (в модернизацию – прим. Ред.) – получаем полтора». Получаем возврат инвестиций, скажем за 4-5 лет. Это уже другая история. Белозеров со мной согласился, РЖД такую модель посчитают, а мы постараемся ее пробить. Мне кажется, это самый прямой путь. Я не раз уже так делал, и обычно мы выигрывали.

Надо вывозить товар на перспективные азиатские рынки

На совещании о параметрах финансового плана и инвестиционной программы ОАО «РЖД» 8 декабря президент **Владимир Путин** подтвердил, что на ближайшие годы намечен кратный рост инвестиций в развитие Восточного полигона.

«Сегодня это, безусловно, один из ключевых участков, над которым мы должны работать, это узкое место наших железных дорог. Все, кто сегодня присутствуют на совещании, это хорошо понимают. Надо вывозить товар, вывозить на перспективные азиатские рынки. Средства здесь запланированы большие. Знаю, что есть ограничения, связанные с тем, что в экономике происходит, это очевидная вещь, понятная, объективная. Но нужно детально проработать все планы развития и инвестиций с учётом ранее данных поручений и, конечно, исходя из той ситуации, которая складывается в экономике на данный момент времени, с учётом перспектив», – сказал глава государства.

Ранее РЖД предлагали уже в 2021 году снизить объем доступа угля из Кузбасса на Восточный полигон на 11 млн тонн по сравнению с 2020 годом.

Губернатор Кемеровской области в начале декабря заявил, что доходная база бюджета Кузбасса может сократиться на 27 миллиардов рублей (на 17%) по сравнению с 2019 годом из-за угольного кризиса.

«Один год и 10 месяцев мы находимся в условиях жесточайшего мирового угольного кризиса. Произошла резкая смена рынков, Европа начала отказываться от угля быстрее, чем они планировали, а цена на востоке выше, чем в европейских странах, но вывоз угля туда в требуемых объемах невозможен, так как ОАО «РЖД», несмотря на все принятые правительством России решения, не осуществляло развитие Восточного полигона, БАМа и Транссиба. Прибыль угольных компаний Кузбасса только за 9 месяцев текущего года упала почти на 50 млрд рублей или на 55% к прошлому году», – пояснил губернатор во время обращения с бюджетным посланием к законодательному собранию региона (цитата по «Интерфаксу»).

При этом в РЖД ранее сообщили, что договоренности с правительством Кузбасса об объемах вывоза угля с территории региона в восточном направлении продлены на 2021 год. Указывалось, что в 2021 году грузоотправители Кузбасса предъявят к перевозке, а РЖД обеспечит транспортировку не менее 53 млн тонн каменного угля на экспорт в восточном направлении и до 3,55 млн тонн – во внутрироссийском сообщении.

Полпред вступился за угольщиков

На заседании совета при полпреде президента в ДФО 10 декабря во Владивостоке Юрий Трутнев сообщил что ряд угольных компаний ДФО испытывают проблемы с доставкой угля по желдороме из-за нехватки провозных мощностей.

«Целый ряд компаний и инвесторов, прежде всего связанных с угольными производствами, испытывают сложности с провозными мощностями. Это проекты компаний «ЭльгаУголь», «Колмар», «ВаниноТрансУголь» (угольный терминал «Колмара» в Хабаровском крае – прим. ред). В некоторых случаях это связано с модернизацией определенных участков железной дороги, в некоторых – с другими. Эти проблемы должны быть синхронизированы: провозные способности железной дороги должны соответствовать интересам инвестиционных проектов. В противном случае получается, что люди вкладывают деньги, а предприятия работают не на полную мощность и терпят убытки», – сказал полпред президента.

<https://primamedia.ru/news/1037029/>

ПРАЙМ; 2020.12.16; КОМПАНИИ ЮЖНОЙ КОРЕИ ЗАИНТЕРЕСОВАНЫ В РАЗВИТИИ СЕВМОРПУТИ – ПРЕСС-СЛУЖБА ТРУТНЕВА

Специальный посланник президента Республики Корея У Юн Гын заявил, что корейские компании заинтересованы в участии в мероприятиях по развитию Северного морского пути, сообщает **пресс-служба вице-преьера Юрия Трутнева**.

Вице-премьер, полпред президента на Дальнем Востоке Юрий Трутнев провел встречу с У Юн Гыном.

«По словам У Юн Гына, корейские компании заинтересованы в участии в мероприятиях по развитию Северного морского пути, в частности, в проектах по созданию портовой инфраструктуры. Юрий Трутнев отметил готовность российской стороны рассмотреть предложения корейских компаний и оказать им содействие в проведении переговоров с российскими компаниями», – говорится в сообщении.

Как заявил на встрече специальный посланник президента Республики Корея, президент Мун Чжэ Ин назначил его спецпосланником, чтобы передать российским партнерам его твердое намерение к динамичному развитию тесного двустороннего сотрудничества с Россией.

«В то же время, направив меня в качестве спецпосланника, президент также намерен вновь отметить значимость юбилейной даты – 30-летия установления дипотношений между двумя странами. Я уверен, что партнерство между нашими странами будет упорно

развиваться на основе дружеских и доверительных отношений глав двух стран», – цитирует У Юн Гына **пресс-служба** Трутнева.

Как отметил на встрече Юрий Трутнев, Республика Корея остается важным торгово-экономическим партнером России. Как заметил **вице-премьер**, на сегодняшний день сторонами уже сформированы составы профильных рабочих групп, курирующих выполнение мероприятий и проектов, предусмотренных данным планом реализации концепции «Девяти мостов» (версия 2.0).

«Рассматривалось совместное строительство ледоколов по перевозке СПГ. В российской Арктике реализуются крупные инвестиционные проекты с участием иностранных инвесторов из Китая, Японии и Франции. Республика Корея участвует в данных проектах как подрядчик», – говорится в сообщении.

По словам У Юн Гына, на южнокорейской верфи «Дэу» построены и уже эксплуатируются 15 судов-газовозов ледового класса, контракты еще на шесть газовозов для проекта «Арктик СПГ 2» подписаны в этом месяце. Дальнейшее строительство газовозов будет осуществляться на российской верфи «Звезда» в сотрудничестве с технологическим партнером – корейской компанией Samsung.

«Продолжаются переговоры по проекту Соглашения о свободной торговле услугами и инвестициях между Российской Федерацией и Республикой Корея. Обе страны придают большое значение заключению этого соглашения, которое должно послужить усилению экономической кооперации и инвестиционного сотрудничества между странами. Переговорный процесс продолжался даже в условиях пандемии», – сообщили в **пресс-службе вице-преьера**.

ТАСС; 2020.12.16; КОМПАНИИ ЮЖНОЙ КОРЕИ ЗАИНТЕРЕСОВАНЫ В ПРОЕКТАХ РАЗВИТИЯ ПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ СЕВМОРПУТИ

Компании из Южной Кореи заинтересованы в участии в проектах по созданию портовой инфраструктуры Северного морского пути. Об этом во вторник сообщили в **пресс-службе** аппарата **вице-преьера** – полпреда **президента РФ** в Дальневосточном федеральном округе Юрия Трутнева по итогам встречи со спецпосланником президента Республики Корея У Юн Гыном.

«По словам У Юн Гына, корейские компании заинтересованы в участии в мероприятиях по развитию Северного морского пути, в частности в проектах по созданию портовой инфраструктуры. Юрий Трутнев отметил готовность российской стороны рассмотреть предложения корейских компаний и оказать им содействие в проведении переговоров с российскими компаниями», – говорится в сообщении.

Как отметил Трутнев, Республика Корея остается важным торгово-экономическим партнером РФ. В октябре в ходе встречи сопредседателей Российско-корейской совместной комиссии по экономическому и научно-техническому сотрудничеству было подписано совместное заявление о плане реализации концепции «Девяти мостов» (версия 2.0). Как заметил **вице-премьер**, сторонами уже сформированы составы профильных рабочих групп, курирующих выполнение мероприятий и проектов, предусмотренных данным планом.

Инвесторами из Республики Корея реализуется 10 проектов на 81 млн долларов. Одним из приоритетных проектов двустороннего сотрудничества на Дальнем Востоке России является проект компании «Эл-Эйч Корпорейшн» по строительству индустриального комплекса в Приморском крае. Данный проект является частью выполнения плана реализации концепции «Девяти мостов» (версия 2.0). «Российской и корейской сторонами проведена большая работа по детальному изучению возможных вариантов размещения индустриального комплекса, осуществлен сравнительный анализ площадок, в том числе с точки зрения стоимости реализации. Стороны пришли к единому мнению о структуре реализации проекта, и до конца недели планируется подписание соглашения о

сотрудничестве между АО «Корпорация развития Дальнего Востока» и «Эл-Эйч Корпорейшн», – отметили в полпредстве.

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2020.12.16; МВД РОССИИ: УРОВЕНЬ ДЕТСКОЙ СМЕРТНОСТИ В ДТП СНИЗИЛСЯ В 2,5 РАЗА ЗА 14 ЛЕТ

В России уровень детской смертности в результате дорожно-транспортных происшествий снизился в 2,5 раза за 14 лет. Об этом журналистам сообщил заместитель начальника Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД РФ Владимир Кузин.

«Завершаются мероприятия второй федеральной целевой программы повышения безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах. Кстати, стоит отметить, что она стала логичным продолжением первой программы 2006-2012 годов, которая началась уже 14 лет назад. Итогом работы за эти 14 лет стало снижение уровня детской смертности в ДТП в 2,5 раза, в абсолютных цифрах это с 1 тыс. 276 до 562 в 2019 году. Цифры очень значительные и отмечают действительность этой работы, которая проводилась в течение 14 лет», – сказал он.

Кузин отметил, что наиболее успешные мероприятия целевой программы будут реализованы начиная с 2021 года в рамках федерального проекта «Безопасность дорожного движения» национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

<https://www.mskagency.ru/materials/3070725>

ПРИМА МЕДИА; 2020.12.16; ЮРИЙ ТРУТНЕВ: «СИСТЕМУ РЕАГИРОВАНИЯ НА ЧС В РЕГИОНАХ НАДО ИЗМЕНИТЬ»

«Золотую» авиационную акцию правительство оставит у себя

– Если дальневосточная авиакомпания будет создана на базе «Авроры», будет ли она управляться из Южно-Сахалинска? Исторически для этих целей был предназначен Хабаровск. И здесь же – у кого будет закуплен парк авиационной техники? Будут ли это самолеты «Байкал», которые строятся в Улан-Удэ?

– По этому самолету есть целая драматургия. Идет спор по технической части: с пластиковым крылом или с алюминиевым. Мы вместе с Минпромом работаем, стараемся их понять. Это не всегда просто. Стараемся склонить чашу весов в пользу дальневосточных предприятий. Ведь будут использоваться не только аппараты горизонтального взлета, но и вертикального. Соответственно, Арсеньев тоже может быть в теме. И надеюсь, что с «Байкалом» все получится. Просто сейчас давать какое-то торжественное обещание не стану. Я – не авиаконструктор. Делать самолет будут конкретные люди. Я с ними встречался. Мне кажется, это талантливые люди.

Что касается того, кто будет управлять авиацией на ДВ, то это основной вопрос, который мы вчера обсуждали. Тут интересная история. У Сахалина уже сегодня 49 процентов акций.

Поэтому они говорят: «Давайте нам еще 1%, мы докупим». Я вынужден был их огорчить. Сказать, что контрольного пакета ни у одного субъекта, при всем моем уважении к Сахалину, быть не должно. Потому что у нас 11 субъектов. И отдать одному право управления общей компанией – тогда зачем эта компания остальным.

Поэтому контрольного пакета не будет. Это первое. Второе – у правительства Российской Федерации в лице, думаю, Министерства по развитию Дальнего Востока и Арктики будет «золотая» акция. Мы зачем дальневосточную компанию создаем? Не просто, чтобы всех собрать в кучу, а для того, чтобы государство могло помогать в развитии общей компании. Чтобы она могла покупать новый флот, субсидировать увеличение маршрутной сети, чтобы создать общую систему обслуживания. Тогда, извините, если правительство

вносит деньги, то оно тоже как-то должно в этом участвовать. Поэтому мы такую систему предложили. И губернаторы вчера согласились.

– Вчера Айсен Сергеевич (Николаев – глава республики Саха (Якутия) – прим. ред.) выступал с вопросом пропускной способности РЖД и просил вас и правительство проинвестировать в расширение мощностей. Сейчас мы сталкиваемся с тем, что добычи и перевалки много, и РЖД не очень справляется. Что вы планируете сделать?

– Все-таки, это функции РЖД. И объем инвестиций для реконструкции и модернизации восточного полигона исчисляется сотнями миллиардов рублей. Там нужно решение более высокого уровня. Но мы можем предложить модель для этого решения. Мы об этом с Олегом Валентиновичем Белозеровым (генеральный директор – председатель правления ОАО «Российские железные дороги» – прим. ред.) разговаривали. Дело в том, что железная дорога сегодня действует в рамках уже сложившихся механизмов и пропорций перевозки угля с Дальнего Востока. Такая картина не создает возможности для увеличения объема инвестиций в развитие железной дороги, в реконструкцию и модернизацию восточного полигона.

Я предложил вывести его за пределы и создать отдельную экономическую модель развития восточного полигона. Потому что перевозки с Дальнего Востока рентабельны. Давайте сделаем модель поменьше. Если она имеет положительный экономический итог, то у нас возникает возможность обратиться в Минфин и сказать: «Сюда вкладываем рубль – получаем полтора». Или возврат инвестиций за 4-5 лет. Другая история. Белозеров со мной согласился, они эту модель посчитают.

– Транспортный блиц. Когда в ЕАО достроят мост в Китай? Похоронена ли идея строительства моста через Лену в Якутии? Заброшено ли строительство Северомуйского тоннеля?

– По тоннелю: в повестке не стоит. Мост через Лену: надо правильно собрать его с точки зрения экономики. Это проект, который может быть реализован, но есть некоторые недостатки в экономической модели.

Мост в Китай из Еврейской автономной области будет достроен в будущем году. Там был целый ряд проблем, связанных с тем, что русло реки значительно углубилось. В китайской части река большая, но вся мелководная. На сегодняшний день все вопросы решены, и мост будет достроен в течение 2021 года. Мост может стать одним из драйверов развития Еврейской автономной области. Есть вопросы по **пункту пропуска**. Он строится по временной схеме, не учитывая весь ассортимент груза. На российской стороне надо уделить особое внимание инфраструктуре: погранпунктам, погранпереходам, складскому хозяйству и другим аспектам.

– На Сахалине активно озвучивают два проекта. Порт Корсаков может быть активной частью и точкой Севморпути. Второй – это программа реновации Южно-Сахалинска. Его и Матвиенко (председатель Совета Федерации – прим. ред.) критиковала, и вы. Подтвердите или опровергните эти планы сахалинского губернатора?

– Выбор опорной точки Севморпути – это же не название выбрать, а конкретный порт. Это значит – конкуренция. Если порт Корсаков удобнее по глубинам, по сервису, оборудованию и прочему, то станет популярным. Не мы будем выбирать точку Севморпути: Сахалин или Камчатка, или еще какая-то точка. Выбирать будут грузоперевозчики. У Сахалина есть существенная возможность перетянуть канат на свою сторону. Они побогаче. У них выше обеспеченность бюджета. Наверное, если они будут работать целеустремленнее, то выйдет результат.

По реновации Южно-Сахалинска. Это ведь не совсем реновация. У вас бюджет весьма профицитный. Это редкая ситуация в России и на Дальнем Востоке. У вас есть большие финансовые возможности. Но если посмотреть на Южно-Сахалинск, то впечатление он производит не самое лучшее. У вас есть уникальная возможность, вы можете, по сути, построить новый город. Красивый, удобный, современный, по всем мировым стандартам.

Чтобы людям хотелось в нем жить. По-моему, он (губернатор Сахалина Валерий Лимаренко – прим. ред.) к этой идее пришел. Сказал, что перестраивать нужно не Южно-Сахалинск, а строить новый город рядом с Корсаковым. Ему виднее, но сама идея создать максимально удобный для жизни город на Сахалине мне кажется красивой.

<https://primamedia.ru/news/1035761/>

ТАСС; 2020.12.16; СОВФЕД ОДОБРИЛ СОЗДАНИЕ ЕДИНОГО ГОСЗАКАЗЧИКА В СФЕРЕ СТРОИТЕЛЬСТВА

Совет Федерации на заседании в среду одобрил закон о создании единого государственного заказчика в сфере строительства в виде публично-правовой компании.

Согласно документу, единый заказчик будет работать с объектами капитального строительства, финансовое обеспечение которых ведется за счет средств федерального бюджета. Высшим органом управления единого госзаказчика станет наблюдательный совет, в который должно входить не более девяти человек. Правительство РФ будет назначать председателя и членов набсовета на три года.

По словам главы профильного комитета Совфеда по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера Олега Мельниченко, этот закон будет способствовать повышению эффективности государственных капитальных вложений и расходования средств федерального бюджета при строительстве объектов капитального строительства гражданского назначения. В документе прописано, что новая публично-правовая компания сможет осуществлять также функцию застройщика объектов капитального строительства, которые находятся или будут находиться в собственности РФ. К другим задачам госзаказчика будут относиться участие в подготовке проектов строительства, их сопровождение, выполнение научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ, а также инженерных изысканий объектов капитального строительства.

Единый заказчик сможет обращаться с заявлениями о государственном кадастровом учете или регистрации права федеральной собственности на земельные участки. Помимо этого, компания будет осуществлять строительный контроль при возведении объектов, включенных в программу его деятельности. При этом закон не распространяется на создание объектов транспортной инфраструктуры, правоохранительной деятельности, внешнеэкономической деятельности, обороны и безопасности государства, объекты использования атомной энергии госкорпорации «Росатом» и космической инфраструктуры Роскосмоса. Также в задачи госзаказчика не включено обеспечение жильем военнослужащих.

Вице-премьер РФ Марат Хуснуллин ранее отмечал, что после принятия закона о создании единого заказчика потребуется до двух месяцев на создание такой публично-правовой компании. По его словам, единый госзаказчик в строительстве позволит повысить качество, снизить сроки и урегулировать стоимость строительства.

<https://tass.ru/ekonomika/10268811>

ТАСС; 2020.12.16; В ОП ПРЕДЛАГАЮТ ВКЛЮЧИТЬ ПАЛАТУ В ПАСПОРТА НАЦПРОЕКТОВ ДЛЯ КОНТРОЛЯ ЗА ИХ ИСПОЛНЕНИЕМ

Общественная палата (ОП) РФ предлагает включить палату в паспорта всех национальных проектов для осуществления общественного контроля и мониторинга за их исполнением. Об этом говорится в проекте доклада о состоянии гражданского общества за 2020 год, имеющемся в распоряжении ТАСС.

«**Президент России** поручил Общественной палате подключиться к текущей корректировке и мониторингу национальных проектов, концентрировать, обобщать и ставить проблемные вопросы перед органами власти всех уровней. В рамках исполнения поручения президента комиссиями ОП, а также общественными палатами субъектов РФ

были сформулированы предложения по корректировке национальных проектов», – говорится в документе.

В ОП предлагают «отказаться от ведомственного подхода при формировании, реализации и корректировке национальных проектов». «Данная работа должна проводиться при участии всех заинтересованных сторон, различных органов власти и институтов гражданского общества», – отмечается в проекте доклада. В палате считают необходимым «включить ОП в паспорта всех национальных проектов в качестве соисполнителя **нацпроектов** для осуществления общественного контроля и мониторинга, оценки достижения их целевых показателей».

В палате предлагают «закрепить в паспортах всех национальных проектов целевой показатель удовлетворенности граждан, а также принять меры для повышения уровня взаимодействия органов государственной власти с институтами гражданского общества в ходе корректировки и реализации **нацпроектов**, в том числе через обсуждение проблемных вопросов на площадке координационного совета при ОП по национальным проектам и народосбережению».

В докладе отмечается, что Общественная палата уделяет особое внимание реализации и корректировке **нацпроектов**. «Масштабная работа, проводимая в настоящее время по корректировке национальных проектов во исполнение поручения **президента РФ**, позволила выявить значительное количество проблемных аспектов в области реализации национальных проектов. Решения, выработанные по итогам проведенной работы, должны быть сформированы с участием институтов гражданского общества и быть направлены на увеличение численности населения и улучшение качества жизни граждан РФ», – говорится в документе.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/10266699>

ПРАЙМ; 2020.12.16; ВОЗМОЖНАЯ ИНТЕГРАЦИЯ ГТЛК С ДРУГИМИ ИГРОКАМИ РЫНКА НЕ ПОВЛИЯЕТ НА КОНКУРЕНЦИЮ – ЭКСПЕРТ

Возможная интеграция «Государственной транспортной лизинговой компании» (ГТЛК) с некоторыми лизинговыми компаниями не отразится на рыночной конкуренции, прокомментировал РИА Новости старший директор по банковским рейтингам «Эксперт РА» Руслан Коршунов.

Генеральный директор ГТЛК Евгений Дитрих в начале декабря заявлял, что компания рассматривает возможность интеграции ряда лизинговых компаний на российском рынке для дальнейшего укрупнения активов. **Премьер-министр РФ Михаил Мишустин** 23 ноября объявил, что правительство проведет оптимизацию институтов развития, в рамках которой ГТЛК и «ВЭБ-лизинг» будут преобразованы в единую лизинговую компанию. По словам председателя правления ВЭБа Игоря Шувалова, госкорпорация передаст ГТЛК некоторые активы.

По мнению Коршунова, скорее всего ГТЛК рассматривает возможность укрупнения активов в таких сегментах, как морские и речные суда, железнодорожная и авиатехника, в которых компания уже сейчас занимает ведущие позиции.

«Поэтому интеграция со схожими по профилю лизинговыми компаниями безусловно приведет к дальнейшему росту концентрации, но кардинально не изменит ситуацию в таких сегментах. Стоит отметить, что в сегментах big ticket доминируют госкомпании, поэтому консолидация их активов кардинальным образом не повлияет на конкуренцию, так как в тех же поставках самолетов «Сухого» участвуют госигроки, получающие под это финансирование и субсидии из бюджета», – считает аналитик.

Коршунов полагает, что для рынка было бы лучшим вариантом, если ГТЛК продолжила бы работать в сегментах big ticket в рамках стратегии по модернизации транспортной инфраструктуры страны, не заходя в розничные сегменты, как ранее это делал «ВЭБ-лизинг». «Вхождение игрока в розничные сегменты лизингового рынка будет чревато

искажением конкуренции, что может ограничить возможности по развитию эффективной лизинговой отрасли», – резюмировал он.

ЛАЙФ.РУ; 2020.12.16; ЗОЛОТАЯ ДОРОГА. ПОЧЕМУ В ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ ДО СИХ ПОР НЕТ ТРАССЫ М-11

Недавно Счётная палата проверила новую федеральную трассу «Нева» Москва – Санкт-Петербург и была вынуждена констатировать, что платные дороги убыточны для государства, но не для коммерсантов. Они зарабатывают на сборах с автомобилистов и на компенсациях из бюджета. При этом в строительство дорог и инфраструктуру особо не вкладываются. Сейчас встал вопрос о прокладке нового участка М-11 в Тверской области, но, судя по всему, скидываться на него придётся налогоплательщикам. По оценкам Автодора, стоимость участка в 60 км составит 60 млрд рублей.

На строительство скоростной платной трассы «Нева», соединяющей Москву с Санкт-Петербургом, которую с помпой открыли 27 ноября 2019 года, дорожники потратили 520 миллиардов рублей вместо 350 изначально запланированных. Несмотря на участие концессионера – структуры Аркадия Ротенберга «Северо-Западной концессионной компании» (СЗКК), – 370 миллиардов выделили из бюджета.

Новая дорога, которую строили практически десять лет, получила 60-километровую брешь: вместо прокладки очередного участка М-11 (149–208 км) в Тверской области дорожники использовали уже существующий бесплатный вариант – «южный обход» Твери трассы М-10 «Россия». Вопросами финансирования проекта занимался Минфин, и там посчитали, что строительство второго обхода, да ещё с возведением нового моста через Волгу – слишком дорогое удовольствие. Поэтому при утверждении проекта участок 149–208 км в него не попал. Было решено, что существующей мощности участка «России» вполне хватит для беспрепятственного движения, поскольку оно здесь не такое интенсивное, как, например, на вылетных магистралях Подмосковья.

Теперь летящие по М-11 водители съезжают на бесплатный участок М-10, который к моменту пуска «Невы» обновили и расширили, а обойдя Тверь, уже сами решают, остаться здесь или вернуться на платный участок. Разница между ними есть: на М-10 обилие светофоров, перекрёстков в одном уровне и прочих ограничений, что приводит к пробкам и затруднениям в движении.

После обращения губернатора Тверской области Игоря Рудени к **президенту России Владимиру Путину** проекту нового участка М-11 дали зелёный свет. В итоге руководство госкомпании «Автодор», в чьём ведении находится трасса, объявило о начале работ. В этом году председатель правления ГК Вячеслав Петушенко заявил журналистам, что новый проект обойдётся в 60 млрд рублей, из которых только на проектирование потратят 468 млн.

Как удачливый концессионер умудряется доить как автомобилистов, так и государство. Дорожники должны сдать объект в 2023 году. Но перспективы пока выглядят туманными. Сам Петушенко признаёт, что денег в бюджете нет и их ещё нужно где-то найти. Вопрос о привлечении средств концессионеров тоже остаётся открытым. Ранее они участвовали в строительстве, потому что получали возможность зарабатывать на автомобилистах. Кроме того, государство компенсировало бизнесменам недополученный доход. Счётная палата выяснила, что только на таких компенсациях бюджет потерял на трассе М-11 5,6 млрд рублей. Теперь у концессионеров и подавно нет интереса к дороге: в «Автодоре» Лайфу сообщили, что госкомпания учла ошибки прошлого – и теперь сборы пойдут в доход государства.

– Речи о конкретных сроках сдачи объекта внутри компании уже никто не ведёт, – поделился на условиях анонимности источник Лайфа в ГК «Автодор». – Кроме проволочек с утверждением проекта мы ожидаем появления задержек, связанных с вопросами землеотвода, переноса коммуникаций, протестным движением.

В Тверской области появились активисты, выступающие против строительства трассы. Они боятся, что дорожники вырубят окрестные леса, ухудшится экология, будет шум.

– У нас до последнего времени не было культуры резервирования земель под инфраструктурное строительство, поэтому там сейчас есть все предпосылки для общественного протеста, – сообщил Лайфу директор Института экономики транспорта и транспортной политики Михаил Блинкин. – Все хотят новую дорогу, но только если она не будет проходить по собственному заднему двору. А так в густонаселённой Тверской области просто не бывает.

<https://life.ru/p/1358738>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2020.12.17; ГИБДД СЛЕДИТ ЗА РУКАМИ; В МОСКВЕ НАЧАЛИ РАССЫЛАТЬ ШТРАФЫ С КАМЕР ЗА РАЗГОВОР ПО ТЕЛЕФОНУ И НЕПРИСТЕГНУТЫЙ РЕМЕНЬ БЕЗОПАСНОСТИ

ГИБДД при поддержке столичных властей начала применять нейросеть для вынесения штрафов водителям, которые не пристегиваются ремнем безопасности или пользуются телефоном без hands free. Более 2 тыс. постановлений, вынесенных с использованием новой технологии, уже отправлено по почте нарушителям. Запуск новой системы, по данным “Ъ”, был запланирован на ноябрь, но переносился по инициативе МВД из-за рисков вынесения ошибочных штрафов.

Столичная Госавтоинспекция с 1 декабря вынесла, прибегнув к помощи дорожных камер, более 100 постановлений по ст. 12.36.1 КоАП (разговор по телефону за рулем) и около 2,3 тыс. постановлений по ст. 12.6 КоАП (езда с непристегнутым ремнем безопасности), сообщили “Ъ” в ГИБДД.

“Ъ” первым в марте 2020 года рассказал о планах ГИБДД применять автоматические комплексы для фиксации упомянутых видов нарушений. Проект готовился при участии и по инициативе Центра организации дорожного движения (ЦОДД) Москвы, под контролем которого находятся дорожные камеры. Апробирование новой технологии на базе комплексов «Стрелка-360» велось с прошлого года, а первое тестовое постановление вынесли 26 октября – его получил водитель служебного грузовика ЦОДД, который ехал с непристегнутым ремнем по Третьему транспортному кольцу (ТТК).

В «боевой режим» с декабря переведено восемь камер, установленных на ТТК, Садовом кольце, Северо-Восточной хорде, проспекте Вернадского, Мичуринском проспекте и Звенигородском шоссе.

Нарушителей, разговаривающих по телефону и не использующих ремень безопасности, распознает программный модуль «Безопасность» (входит в состав каждой «Стрелки»), работающий на основе нейросети. Для обучения в нее был загружен массив снимков, теперь она самостоятельно определяет критерии и маркеры нарушений, поясняет источник “Ъ”. Результаты работы нейросети перепроверяет техник ЦОДД, сверяя номер машины, марку и модель, после чего материал отправляется в 4-й отдел ГИБДД на Садовой-Самотечной улице. Там постановления снова перепроверяют инспекторы и затем отправляют адресатам. Штраф за непристегнутый ремень, напомним, составляет 1 тыс. руб. За «пользование во время движения телефоном, не оборудованным устройством, позволяющим вести переговоры без использования рук» (формулировка из ПДД) санкция составляет 1,5 тыс. руб.

Запуск новой технологии, по сведениям “Ъ”, контролировал первый замминистра внутренних дел Александр Горовой. Планировалось, что постановления начнут рассылать 16 ноября, но ГИБДД России в письме господину Горовому (текст есть у “Ъ”) сообщила о рисках «неверного отождествления предмета, находящегося в руках водителя, что может повлечь необоснованное привлечение к ответственности». В связи с этим было решено перенести старт на 1 декабря, по каждому нарушению формировать десять фотографий, а в самом постановлении ретушировать лицо водителя и пассажира. Корреспонденты

портала Autonews проехали под одной из камер, держа телефон перед собой, не у уха, – штрафа не пришло.

Тем не менее в ЦОДД “Ъ” заявили, что «любое использование телефона без hands free во время управления автомобилем является нарушением», а если нужен навигатор, то смартфон надо закрепить «на специальном удерживающем устройстве».

«Не существует научно обоснованных методов проверки таких нарушений, поэтому судьба водителей целиком зависит от инспектора, – говорит эксперт по системе фиксации нарушений Григорий Шухман. – Если он сочтет, что некий прямоугольный предмет в руке водителя – телефон, переубедить его будет сложно. С ремнем ситуация аналогичная: если инспектор ремня не видит на фотографии, он может счесть, что нарушение было. Такой подход, очевидно, даст много ошибок». Больше всего рискуют получить ошибочный штраф люди в темной одежде, управляя автомобилем вечером или ночью, считает координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов. Эксперт обращает внимание на устаревшую формулировку ПДД о запрете пользования телефоном: большинство смартфонов уже оборудованы hands free, но, каким образом водитель должен систему использовать, не сказано. «Ссылаясь на ПДД, можно в теории обжаловать вообще любой такой штраф», – считает Петр Шкуматов. Жалоба поступила пока только на одно постановление за непристегнутый ремень, рассказали в ГИБДД, оно рассматривается. В ЦОДД, отвечая на вопрос “Ъ”, пообещали проанализировать практику правоприменения новой системы в течение трех-четырех месяцев.

<https://www.kommersant.ru/doc/4616601>

ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2020.12.17; СТОЯТЬ СМІРНО: КЛИЕНТОВ КАРШЕРИНГА НАКАЖУТ РУБЛЕМ ЗА ПЛОХУЮ ПАРКОВКУ; КРУПНЫЙ ОПЕРАТОР СЕРВИСА НАМЕРЕН САМ ШТРАФОВАТЬ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ

Автовладельцы часто жалуются: пользователи каршеринга норовят оставить наемную машину где попало. Именно поэтому оператор каршеринга «Делимобиль» ввел штраф в 3 тыс. рублей для пользователей за парковку в неположенных местах. Наказывать собираются тех, кто перекрывает проезд, бросает машины на тротуаре или детской площадке. Как другие операторы борются с этой проблемой и как не получить штраф случайно, выясняли «Известия».

О нарушении может сообщить любой желающий

– Правила те же, как и для личных автомобилей. Такие штрафы приходят к нам от ГИБДД, далее мы просто перевыставляем их нарушителю. Но есть случаи, когда автомобиль стоит в слепой зоне и при этом является препятствием для других людей – речь именно о таких нарушениях, – отметили в **пресс-службе** компании «Делимобиль».

Если машина каршерингового сервиса стоит вторым рядом, перекрывает проезд, припаркована на тротуаре, газоне, детской площадке или в другом неполенном месте, то сообщить об этом в компанию может любой, заметивший нарушение правил. Сделать это можно несколькими способами – с помощью мобильного приложения каршеринговой службы, по электронной почте или же просто позвонив по телефону напрямую оператору. Пожаловаться можно во всех городах, где присутствует сервис «Делимобиль».

«Штраф – это крайняя мера»

Чтобы получить штраф, нужно очень постараться. Пользователя накажут только в том случае, если по каким-то причинам он откажется самостоятельно перепарковать машину. Кроме того, присланное фото с фиксацией нарушения перепроверят, сравнив с данными телематики автомобиля – это позволит избежать ошибки.

– Конечно, сначала мы проверим всю информацию по геолокации, фото– или видеофиксации, после мы будем звонить и просить клиента перепарковать автомобиль.

Штраф – это крайняя мера, и нам бы хотелось, чтобы до него все-таки не доходило, – пояснили «Известиям» в **пресс-службе** «Делимобиля».

Представитель «Делимобиля» отметил, что помимо штрафа у компании есть не менее эффективные инструменты, для того чтобы пользователи каршеринга соблюдали правила. В частности, от правильности парковки зависит рейтинг водителя, а значит, и тариф.

– Меньше нарушений, выше параметры и больше достижений, ниже цена за минуту. Наша цель – воспитать культуру и ответственного вождения, и эксплуатации автомобиля. Иначе говоря, обращайся с автомобилем так же, как со своим любимым личным автотранспортным средством. Уважай каждого пользователя, – рассказал представитель «Делимобиля».

«Нет единого алгоритма»

Другие каршеринговые компании тоже не приветствуют неправильную парковку. Правда, штрафов за нарушение правил парковки пока никто, кроме «Делимобиля», не ввел; каждая ситуация рассматривается отдельно. Но у всех операторов каршеринга есть внутренний рейтинг водителя, влияющий на тариф.

– Нет единого алгоритма, потому что это не одна проблема, а группа ситуаций. В зависимости от ситуации приложение может не дать завершить аренду и предложить переставить машину, если парковка нарушает правила или парковаться в этом месте запрещено. Либо оператор может помочь решить проблему, если владелец авто сталкивается с неправильно припаркованным автомобилем, который мешает проезду. Если дело доходит до эвакуации, разумеется, предусмотрен штраф за нарушение правил использования сервиса, – прокомментировали «Известиям» в **пресс-службе** BelkaCar.

Что касается еще одного крупного игрока на рынке каршеринга – «Яндекс.Драйв», то здесь с ПДД тоже всё строго.

– Если пользователь систематически нарушает правила парковки, то он может быть заблокирован в сервисе, однако штрафов за это не предусмотрено. Штраф может быть в том случае, если машина припаркована не по правилам сервиса, например на закрытой территории, с которой ее нельзя забрать следующему арендатору, – рассказали в **пресс-службе** «Яндекс.Драйв».

«Известия» выяснили, что за припаркованный автомобиль «Драйва» на закрытой территории можно получить штраф в размере 5 тыс. рублей. Если оставленная пользователем машина мешает проезду, специалисты компании оценивают ситуацию и вызывают техника, чтобы тот переставил автомобиль.

«Пришлось слегка пожертвовать своим бампером»

Выйти утром и обнаружить, что вашу машину подперли автомобилем какой-нибудь каршеринговой компании, – не самое приятное начало дня.

– Как-то раз заперли около гаража, поставили почти в упор сзади. И машины этой не было в доступе для аренды, чтобы отогнать. Через 25 минут ожидания пришлось слегка пожертвовать своим бампером, – поделился негативным опытом житель столицы Михаил Сафронов. Похожий случай произошел с другим москвичом, Кириллом Шараповым. Рисковать бампером он не стал, в итоге техника пришлось ждать 2,5 часа.

Иногда автовладельцам удается разобраться с проблемой на месте, обратившись в компанию, которой принадлежит припаркованная с нарушениями машина.

– Однажды я приехал на парковку ТЦ на своей машине, а на выходе обнаружил, что меня запер каршеринг. Залез в приложение – свободной машины на этом месте нет. Позвонил на горячую линию, продиктовал номер машины, сказали, что машина в аренде, и они свяжутся с клиентом. Минуты через три вышел мужчина и действительно пододвинул машину, – рассказал автожурналист и активный пользователь каршеринга Игорь Сиринов.

По словам главного редактора радио «Автодор» Антона Чуйкина, проблему неправильной парковки каршеринговых машин сложно назвать массовой. Между тем опрошенные «Известиями» пользователи рассказали, что видят машины, припаркованные на газонах,

на инвалидных местах и просто под знаком, запрещающим стоянку либо остановку. Страдают от этого не только автомобилисты, но и пешеходы.

– Я не очень поддерживаю идею высоких штрафов за парковку на газонах – при всей любви к экологии. А вот когда машина перегораживает дорожку и тротуар, это действительно плохо, – отметил Чуйкин.

Заплатить придется даже за бесплатную парковку

На муниципальных парковках Москвы каршеринговые авто можно парковать бесплатно, однако и здесь есть нюансы, грозящие штрафом.

– Мы настоятельно рекомендуем обращать внимание на дорожные знаки: разрешают ли они парковаться на автомобиле или это зона для ведомственного или грузового транспорта. Такую машину элементарно могут эвакуировать дорожные службы и выписать штраф, – отметили в **пресс-службе «Делимобиля»**. Это правило касается и автомобилей других операторов.

<https://iz.ru/1100808/anastasija-pisareva/stoiat-smirno-klientov-karsheringa-nakazhut-rubleml-za-plokhuiu-parkovku>

ТАСС; 2020.12.16; 2ГИС ЗАПУСТИЛ НАВИГАТОР ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ В 99 РОССИЙСКИХ ГОРОДАХ

Картографический сервис 2ГИС запустил бесплатную навигацию для грузовиков в 99 городах России, включая крупнейшие города-миллионники. Об этом говорится в сообщении компании.

2ГИС работает над детализированной картой российских дорог и навигацией для грузовиков с 2020 года. Сначала новый сервис появился в Москве и Подмосковье, сегодня доступен еще в 10 городах-миллионниках: Екатеринбурге, Казани, Красноярске, Нижнем Новгороде, Новосибирске, Омске, Перми, Самаре, Челябинске и Уфе. К декабрю ежемесячная аудитория грузового навигатора 2ГИС достигла 40 тыс. пользователей. В начале 2021 года 2ГИС запустит функцию в Санкт-Петербурге, Волгограде, Ростове-на-Дону и Воронеже.

В приложении 2ГИС можно включить грузовую навигацию и настроить индивидуальные параметры автомобиля и груза, например габариты, массу, нагрузку на ось. Сервис подбирает оптимальные маршруты без учета улиц, где запрещен проезд грузовой техники. На карте и в справочнике 2ГИС также появится информация о парковках для грузового транспорта, их режиме работы, покрытии парковочных площадок и наличии охраны. Сведения о придорожной инфраструктуре доступны всем пользователям 2ГИС – как водителям грузового транспорта, так и всем автолюбителям в междугородных поездках. Сведения о придорожной инфраструктуре, как и другие справочные данные 2ГИС, будут регулярно обновляться.

Включить опцию в приложении 2ГИС можно через настройки. Перед поездкой необходимо указать габариты машины и особенности груза.

В сентябре аналогичную функцию в Москве, Подмосковье, Санкт-Петербурге и Ленобласти запустил «Яндекс.Навигатор», дав возможность пользователям строить маршруты для грузовиков с учетом их габаритов, веса и других параметров.

<https://tass.ru/ekonomika/10267405>

МОРСКИЕ НОВОСТИ; 2020.12.16; ВЕДОМСТВЕННАЯ ОХРАНА ПРИМОРСКОГО МИНТРАНСА ДОЛОЖИЛА ГУБЕРНАТОРУ ОБ ОБСТАНОВКЕ НА РУССКОМ МОСТУ

На мосту, соединяющем остров Русский с материков, восстановлено автомобильное движение, обстановка спокойная. Об этом губернатору Приморского края Олегу Кожемяко доложил **начальник отделения «Босфор восточный» Приморского филиала**

ФГУП «УВО Минтранса России» Константин Божко, передала порталу «Морские вести России» **пресс-служба** предприятия.

В последние недели к Русскому мосту было приковано внимание федеральных и даже мировых СМИ, сообщавших читателям и зрителям подробности операции по очистке силами промышленных альпинистов обледеневших вант сооружения. С момента ввода моста в эксплуатацию в 2012 его охрану осуществляют стрелки ведомственной охраны **Минтранса России** – госпредприятия оставались на страже объекта и в период работ по устранению обледенения, не допуская на мост транспорт и пешеходов в целях безопасности.

<http://www.morvesti.ru/news/1677/87303/>

ИЗВЕСТИЯ; 2020.12.16; РУХНУВШИЙ МОСТ ЧЕРЕЗ РЕКУ БОЛЬШАЯ ПЕРА ВОССТАНОВИЛИ В АМУРСКОЙ ОБЛАСТИ

Мостовой переход через реку Большая Пера в селе Чембары Свободненского района откроют до конца декабря, сообщает **пресс-служба** Заксобрания Амурской области.

Сейчас там ведется отсыпка прилегающей дороги. Работы по возведению опор и пролетного строения завершены на 100 %, отмечает asn24.ru. После обрушения аварийной переправы, которое произошло в мае 2019 года, местным жителям приходится делать крюк длиной 10 км по объездной дороге.

Строительство виадука над железнодорожными путями в районе улицы 50-летия Октября в Благовещенске предусмотрено генеральным планом до 2034 года. Стоимость объекта составляет 30 млрд рублей. Концессионное соглашение с инвестором предусматривает сбор платы за проезд для снижения нагрузки на городской и областной бюджет.

<https://iz.ru/1100962/2020-12-17/rukhnuvshii-most-cherez-reku-bolshaia-pera-vostanovili-v-amurskoi-oblasti>

РЖД-ПАРТНЕР; 2020.12.16; «РЖД ЛОГИСТИКА» НАРАЩИВАЕТ ОБЪЕМЫ ПЕРЕВОЗКИ САНКЦИОННЫХ ГРУЗОВ

АО «РЖД Логистика» в партнерстве с ОТЛК ЕРА осуществило отправку второго полносоставного поезда с санкционными грузами из Европы в Китай.

В составе поезда – 43 сорокафутовых контейнера с молочной продукцией (молоко, сливки). Состав проследует из Малашевиче (Польша) в Ухань (Китай) через погранпереход Достык (Казахстан).

Проект по перевозке санкционных товаров с применением электронных навигационных пломб был запущен в марте 2020 года. В его рамках осуществляются отправки грузов из Европы в Китай. Основные направления: Германия, Польша, Латвия и другие страны ЕС – Китай (Сиань, Харбин, Чунцин). Кроме того, ведется активная работа по расширению маршрутов транзитных перевозок санкционных товаров из Украины в страны Средней Азии (Казахстан, Узбекистан, Таджикистан). Основными номенклатурами товаров, отправляемых данным сервисом, являются: сухое молоко и молочная продукция, замороженное мясо и рыба/морепродукты.

Первый полносоставный поезд с санкционными грузами был отправлен в октябре 2020 года. Он следовал по маршруту Малашевиче – Ухань через погранпереход в Бресте. Ранее осуществлялись отправки отдельных контейнеров.

«За время эксплуатации сервис показал свою востребованность, и мы ведем активную работу по его развитию. Для этого силами специалистов «РЖД Логистики» постоянно расширяется список товарных групп и разрабатываются новые маршруты. В результате, в 2020 году мы уже перевезли 300 контейнеров санкционных грузов. В укреплении этого направления своей деятельности мы видим перспективы и в ближайшем будущем планируем увеличить объем транзитных перевозок санкционных товаров до 100 контейнеров в месяц», – отметил глава АО «РЖД Логистика» Дмитрий Мурев.

<https://www.rzd-partner.ru/logistics/news/rzhd-logistika-narashchivaet-obemy-perevozki-sanktsionnykh-gruzov/>

ИНТЕРФАКС; 2020.12.16; РЖД ВВЕЛИ Ж/Д МОСТ СТОИМОСТЬЮ 5,9 МЛРД РУБ. ЧЕРЕЗ ДОН НА ЛИНИИ ИЗ ЧЕРНОЗЕМЬЯ НА ВОЛГОГРАД

ОАО «РЖД» ввели в эксплуатацию новый железнодорожный мост через Дон, который позволит увеличить пропускную способность участка Морозовская-Волгоград международного транспортного коридора (МТК) «Север-Юг», сообщила **пресс-служба** администрации Волгоградской области.

В среду по новому мосту прошел первый поезд.

«Наши инфраструктурные объекты имеют очень большое значение для субъектов РФ (. . .) Эти объекты имеют ключевую роль в решении задач, поставленных **президентом РФ**, по развитию инфраструктуры портов Азово-Черноморского бассейна и в направлении Дальнего Востока. Все поручения и все объемы по пропускным способностям в этом году будут выполнены», – сказал в рамках открытия объекта гендиректор РЖД Олег Белозеров. В свою очередь **вице-премьер Марат Хуснуллин** отметил, что, «несмотря на сложный год, развитие инфраструктуры не останавливается».

Как сообщили «Интерфаксу» в **пресс-службе** Приволжской железной дороги, общая стоимость строительства моста через Дон (общая длина – 792 метра) составила 5,9 млрд рублей.

Ранее сообщалось, что мост строится параллельно старому, по которому шли поезда с 1951 года. Ввод в эксплуатацию нового моста позволит ликвидировать «узкое место» МТК «Север-Юг».

В частности, новый перегон позволит пропускать грузовые составы весом до 12 тыс. тонн со скоростью до 90 км/ч. По старому мосту, который находится в 50 метрах ниже по течению, составы двигались со скоростью не более 25 км/ч, их вес не мог превышать 5,2 тыс. тонн.

Целью строительства нового моста, в частности, является пропуск подвижного состава на участке Волгоград-Лихая в соответствии с прогнозом загрузки железнодорожной линии на основе «Генеральной схемы развития железнодорожного транспорта ОАО «РЖД» на 2015 и 2020 годы».

ПРАЙМ; 2020.12.16; ТРАНЗИТ ГРУЗОВ В КОНТЕЙНЕРАХ МЕЖДУ КНР И ЕВРОПОЙ ПО СЕТИ РЖД ЗА 11 МЕСЯЦЕВ ВЫРОС В 2 РАЗА

Транзит грузов в контейнерах в сообщении Китай – Европа – Китай по сети РЖД в январе-ноябре 2020 года вырос почти в два раза по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года, сообщила компания.

По данным компании, перевозки контейнеров в сообщении Китай – Европа – Китай по инфраструктуре ОАО «РЖД» выросли за данный период в 1,6 раза – до 502,6 тысячи TEU. «В том числе перевозка груженых контейнеров выросла в 1,8 раза, до 485,6 тысячи TEU (перевезено 3,6 миллиона тонн, рост в 1,9 раза)», – говорится в сообщении.

Транзит из Китая в Европу вырос с начала года в 1,8 раза и составил 346,8 тысячи TEU, из Европы в Китай – на треть – до 155,7 тысячи TEU. РЖД уточняют, что в основном перевозятся товары народного потребления, автомобили, метизы, станки и двигатели, химикаты, цветные металлы.

Объем транзитных перевозок груженых контейнеров по сети железных дорог ОАО «РЖД» за январь-ноябрь 2020 года в целом составил порядка 680 тысячи TEU (рост в 1,5 раза).

«Росту объемов транзита способствует установление конкурентоспособных ценовых условий, расширение спектра и повышение качества услуг, а также диверсификация транзитных маршрутов», – поясняет компания.

ТАСС; 2020.12.16; РЖД ВВЕЛИ 10-ЛЕТНИЕ СКИДКИ НА ПЕРЕВОЗКИ РЯДА НЕФТЯНЫХ ГРУЗОВ ПОД ГАРАНТИИ ОБЪЕМОВ

РЖД ввели 10-летние скидки на перевозки ряда нефтяных грузов под гарантированные объемы перевозок, говорится в сообщении компании.

Скидка при перевозках нефтепродуктов со станций, обслуживающих Саратовский НПЗ, составит 19%, Уфимскую группу НПЗ – 14,8%, Самарскую группу НПЗ – 10,9%. Кроме того, устанавливается скидка в размере 38% на экспортные перевозки дизельного топлива со станций отгрузки Самарской и Уфимской групп НПЗ. Дисконт будет распространяться на объемы перевозок, превышающие общие установленные гарантийные обязательства, и не будет суммироваться с базовой скидкой.

Саратовский НПЗ и Новокуйбышевский НПЗ (Самарская группа НПЗ) входят в «Роснефть», Уфимская группа НПЗ – в «Башнефть» («дочку» «Роснефти»).

«Принятое решение демонстрирует готовность РЖД к формированию стабильной и долгосрочной тарифной политики. А взаимные гарантийные обязательства станут основой для более эффективного стратегического планирования, реализации инвестпроектов и в целом улучшения показателей деятельности как РЖД, так и наших партнеров», – отметил глава РЖД Олег Белозеров, слова которого приводятся в сообщении.

Принимая во внимание волатильность рынков сбыта нефтяных грузов, РЖД проработали механизм толеранса (предельно допустимого отклонения в объеме предъявления груза от гарантийных обязательств), используемого в течение всего периода действия скидки, подчеркнули в компании.

Толеранс в размере 10% будет рассчитываться от годового гарантированного объема перевозок и не может быть превышен в течение всего 10-летнего периода действия договора. Если по итогам года объем перевозок не будет выполнен в пределах толеранса, то он должен быть восполнен в последующие периоды до окончания действия скидки.

НЬЮС.РУ; МИХАИЛ КАЛМАЦКИЙ; 2020.12.16; ДИЗЕЛЬ РАЗДОРА: ЗАБЕРЁТ ЛИ РОССИЯ У ЛИТВЫ БЕЛОРУССКИЙ ТРАНЗИТ; МИНСК НЕОЖИДАННО ОСТАНОВИЛ ОТГРУЗКУ НЕФТЕПРОДУКТОВ ЧЕРЕЗ КЛАЙПЕДУ

Москве не стоит рассчитывать, что Минск направит весь экспорт нефтепродуктов в российские порты, полагают опрошенные NEWS.ru эксперты. Ранее стало известно, что белорусская сторона приостанавливает перевалку продукции своих нефтеперерабатывающих заводов (НПЗ) через литовский порт Клайпеда. До этого Москва и Минск обсуждали возможность транзита горючего через российскую территорию.

О временной приостановке транзита нефтепродуктов по новым контрактам через Клайпедский порт Литвы, сообщило литовское госпредприятие Klaipėdos nafta. Оно получило соответствующее уведомление от компании BNK (UK) Limited, принадлежащей крупнейшему белорусскому экспортеру ЗАО «Белорусская нефтяная компания».

В Klaipėdos nafta заявили, что все контракты сторон остаются в силе, но выполнение договорных обязательств приостановлено на неопределённый срок. Литовская сторона полагает, что решение Белоруссии обусловлено не экономическими, а политическими причинами.

С экономической точки зрения использование инфраструктуры Клайпедского порта для экспорта и импорта белорусских нефтепродуктов наиболее выгодно, – заявил коммерческий директор компании Миндаугас Навикас.

Вряд ли Минск полностью вычеркнул Клайпеду из структуры своего экспорта, считает ведущий эксперт Фонда национальной энергетической безопасности, преподаватель Финансового университета при правительстве РФ Игорь Юшков. По его мнению, остановка может быть продиктована попыткой Белоруссии заработать дополнительные деньги в нынешних непростых условиях.

Цены на нефть и нефтепродукты сейчас растут, но европейский рынок топлива перенасыщен – в Европе продолжается карантин, где-то даже ужесточается, люди перемещаются мало, и спрос на горючее небольшой. Возможно, Минск хочет немного придержать нефтепродукты, чтобы потом более выгодно их продать на восстанавливаемом рынке.

Игорь Юшков

аналитик Фонда национальной энергобезопасности

По мнению эксперта, Минск видит в транзите нефтепродуктов рычаг для торга с Западом и потому он не станет от него отказываться. Сейчас транзит через Литву приобретает даже больший политический смысл, считает специалист.

Российский транзит

Между тем президент Белоруссии Александр Лукашенко ещё в конце августа заявил, что Минск может отказаться от использования литовских портов и перераспределить все экспортные потоки на другие направления. Это стало своего рода ответом на негативную реакцию прибалтийских государств на результаты президентских выборов в Белоруссии.

В сентябре стало известно, что Москва и Минск обсуждают возможность переброски транзита белорусских нефтепродуктов из портов Литвы в российские. Тогдашний министр энергетики РФ Александр Новак заявил, что этот вопрос требует согласования экономических условий занятых в процессе компаний. Он также сообщил, что эта работа может быть завершена в течение нескольких недель, однако никаких решений не последовало.

Белоруссия пытается использовать идею переноса экспортных потоков в российские порты, потому что других прорывных идей по экономическому сотрудничеству между странами нет, считает заместитель директора по энергетическому направлению Института энергетики и финансов Алексей Белогорьев.

Я не верю в долгосрочность этой идеи, думаю, что она останется на уровне политической игры. Какие-то объёмы нефтепродуктов могут пойти в Россию, но для Минска в этом экономического смысла нет. Белоруссия играет на наших политических интересах, хочет показать, что готова переориентироваться от стран Прибалтики, с которыми у нас сложные отношения, на Россию. На мой взгляд, это больше пиар-акция, чем реальный проект.

Алексей Белогорьев

заместитель директора по энергетическому направлению Института энергетики и финансов

Россия, по мнению эксперта, в данном случае выступает в роли пассивного участника. Минск предложил, Москва рассматривает. Но вряд ли кто-то в нашей стране активно лоббирует эту тему, она особо никому не интересна, считает экономист.

Белоруссии, по его словам, также выгоднее вести транзит через порты Прибалтики – и с точки зрения налаженной логистики, и более короткого транспортного плеча, и ценовой конкурентоспособности.

Пока слишком рано говорить о возможности полной переориентации транзита белорусских нефтепродуктов на российские порты. Как правило, в этом случае сначала идут пробные партии, отрабатывается вся схема, а затем переориентируются основные потоки. Сейчас же мы не видим ни одного железнодорожного состава с белорусскими нефтепродуктами, которые бы шли в сторону российских портов, – отмечает Игорь Юшков.

Выгода России от этого проекта, по его словам, может быть в том, чтобы загрузить портовые мощности и железную дорогу. К тому же, если завязать на себя экспорт нефтепродуктов, можно понять экономику белорусских НПЗ. Российские компании присматриваются к этим активам, и если Минск решит их приватизировать, то основными претендентами будут именно они, считает экономист.

За девять месяцев этого года Klaipėdos nafta получила за перевалку нефтепродуктов €23,7 млн дохода и €6,7 млн чистой прибыли. Эти деньги могли бы достаться России, хотя для нашей страны выгода не столь велика, полагают эксперты.

Перенос экспорта в Россию выгоден для портов, а также для РЖД, поскольку это рентабельное направление бизнеса. Но совокупный эффект может быть небольшим, возможно, десятки миллионов долларов в год. С точки зрения интересов государства выгода в масштабах России совсем небольшая, – отметил Алексей Белогорьев.

К тому же, по его словам, могут понадобиться инвестиции в новые мощности по перевалке нефтепродуктов, а для этого нужны гарантии, что она будет долгосрочной – хотя бы на пять лет. Между тем Минск никаких гарантий давать не хочет.

Александр Новак оценил возможный объём переброски в 3-4 млн тонн в год и заявил, что у России есть свободные мощности для перевалки такого объёма. Хотя одновременно поднимался вопрос о возможности постройки нового терминала специально под этот проект.

РФ дала Белоруссии существенную (50%) скидку на перевозку нефтепродуктов по железной дороге, но Минск не устраивала стоимость перевалки, якобы в порту Усть-Луга она значительно дороже, чем в Клайпеде, рассказал Игорь Юшков. По его мнению, именно поэтому белорусская сторона намекала на возможность строительства совместного терминала, чтобы забирать себе часть прибыли.

Думаю, что реального переноса экспорта в российские порты не будет. Разве что Белоруссия отправит один-два железнодорожных состава, а потом вернётся к старой схеме, – считает эксперт.

Переориентация на российские порты может быть только временная и краткосрочная, согласился Алексей Белогорьев. В долгосрочной перспективе это просто не имеет экономического смысла, подытожил он.

<https://news.ru/economics/dizel-razdora-zaberyot-li-rossiya-u-litvy-beloruskij-tranzit/>

БИЗНЕС ФМ; 2020.12.16; БЕЛОРУССИЯ ПРИОСТАНОВИЛА ТРАНЗИТ НЕФТЕПРОДУКТОВ ЧЕРЕЗ КЛАЙПЕДСКИЙ ПОРТ ЛИТВЫ

Дочернее предприятие «Белорусской нефтяной компании» BNK (UK) Limited приостановило перевалку нефтепродуктов через Клайпедский порт, сообщило литовское госпредприятие Klaipėdos nafta. В компании уточнили, что все контракты остаются в силе, но выполнение договорных обязательств приостановлено на неопределенный срок.

По словам коммерческого директора Klaipėdos nafta, решение принято не по экономическим, а по политическим причинам. С экономической точки зрения инфраструктура в Клайпеде наиболее выгодна для экспорта и импорта белорусских нефтепродуктов, добавил представитель литовской компании.

В Минске информацию литовской стороны пока не подтверждают. Комментирует политический обозреватель информационной компании «Белапан» Александр Класковский:

Александр Класковский

политический обозреватель информационной компании «Белапан»

«Пока мы имеем дело только с информацией литовской стороны, и она довольно туманная. Получается, что литовцы получили какое-то сообщение от белорусских партнеров, но пока белорусская сторона никаких конкретных, более подробных и вразумительных объяснений не дала. Ситуация загадочная. Здесь, конечно, сразу вспоминаются недавние заявления Александра Лукашенко, который, обидевшись на санкции Евросоюза, пригрозил, что лишит литовцев белорусского транзита. Транзит нефтепродуктов и калийных удобрений действительно дает большие деньги литовской стороне. В частности, насколько я помню, белорусские грузы составляют около трети товарооборота Клайпедского порта, и понятно, что без них литовцам придется туго».

Если Минск действительно откажется от использования порта Клайпеды, найти замену будет довольно просто, говорит генеральный директор исследовательского агентства «Инфраньюс» Алексей Безбородов.

Алексей Безбородов

генеральный директор исследовательского агентства «Инфраньюс»

«Если брать нефтепродукты, то спокойно можно осуществлять прогон по российской территории со скидкой, которая не отменялась. Скидка действует, но ее никто не использует. Тарифная скидка дает очень простую экономию, которая делает более экономичным экспорт через Усть-Лугу. Если брать минеральные удобрения, то там пока еще негде грузить, потому что терминал «Ультрамар» пока не достроен. Но тем не менее там есть место, где складировать, есть Питер, есть «Бронка», куда можно привезти, можно разгрузить. В плане перевалки вопросов нет. Придумать, сделать, как нужно, у российских стивидоров вообще нет проблем».

Балтийские страны ввели персональные санкции против Лукашенко, его сына Виктора и высокопоставленных белорусских чиновников, которых они считают причастными к фальсификации результатов выборов президента. Им запретили въезд в Литву, Латвию и Эстонию. Белоруссия заявила об ответных мерах. Санкции введены и на уровне Евросоюза, который не признает результаты выборов белорусского президента.

<https://www.bfm.ru/news/460644>

СПУТНИК БЕЛОРУССИЯ; 2020.12.16; «ИГРА МУСКУЛАМИ»: К ЧЕМУ ВЕДЕТ БЕЛАРУСЬ И ЛИТВУ ОСТАНОВКА НЕФТЯНОГО ТРАНЗИТА

Литовской стороне будет сложно найти замену белорусскому транзиту нефтепродуктов, однако и белорусам надо оценить неустойку за неисполнение договорных обязательств, считает эксперт в сфере логистики, экс-член общественного совета Минтранса России Сергей Храпач.

Белорусы накануне не разорвали договоры по перевалке нефти через Клайпеду, просто приостановили их исполнение, напоминает собеседник Sputnik. Поскольку отсутствие поставок подразумевает простой емкостей порта, незагрузку перевозящих судов и прочий ущерб, по отношению к тем, по чьей вине не исполняется договор, должны следовать серьезные санкции, рассуждает эксперт.

«Если эта неустойка (а скорее всего, она прописана в договорах с портом) будет ниже, чем тот положительный результат, который Беларусь получит за транзит через российские порты, то, безусловно, они (белорусы — Sputnik) будут так поступать, поскольку и политически, и экономически им станет это выгоднее», — рассуждает Храпач.

Если же неустойка выше, то пока все происходящее с белорусским нефтяным транзитом — это ничто иное, как «бравирование мускулами перед своими прибалтийскими партнерами после их очень неосторожных высказываний о введении санкций против Беларуси в свете последних политических событий», добавляет Храпач.

При этом суммы убытков, которые несут белорусские партнеры в Прибалтике после приостановки нефтяного транзита, вряд ли станут известны, отмечает специалист, «объемы перевалки и сумму контрактов, как правило, не разглашают, поскольку они составляют коммерческую тайну».

Судя по данным открытых источников, белорусские грузы занимают порядка 10-12% от всего объема перевалки в Клайпедском порту. Перевод этого грузопотока на российское направление может принести свою экономическую выгоду России, добавляет Храпач.

«С точки зрения России, наверное, такой вариант выгоден, потому что лишний товарооборот через российские порты повлечет за собой увеличение налогового поступления в наш российский бюджет, что не может не быть хорошо. С точки зрения россиян, это скорее положительная тенденция», — резюмировал эксперт.

Напомним, накануне стало известно, что дочернее предприятие «Белорусской нефтяной компании» BNK (UK) Limited временно приостановило экспорт нефтепродуктов через Клайпеду по новым контрактам. Как сообщили Sputnik Литва в **пресс-службе** литовской компании Klaipėdos nafta, все заключенные ранее контракты остались в силе, но выполнение договорных обязательств приостановлено на неопределенный срок.

<https://sputnik.by/radio/20201216/1046407173/Igra-muskulami-K-chemu-privedet-Belarus-i-Litvu-ostanovka-neftyanogo-tranzita.html>

РБК; НАТАЛИЯ АНИСИМОВА; 2020.12.16; БЕЛОРУССИЯ ПРИОСТАНОВИЛА ТРАНЗИТ НЕФТЕПРОДУКТОВ ЧЕРЕЗ КЛАЙПЕДУ

В Литве считают, что это решение принято по политическим причинам. В августе Лукашенко пригрозил, что Минск перестанет пользоваться литовскими портами для экспорта из-за реакции балтийских стран на протесты в Белоруссии

BNK (UK) Limited, британская «дочка» «Белорусской нефтяной компании», приостановила перевалку нефтепродуктов через Клайпедский государственный порт Литвы. Об этом сообщило литовское госпредприятие Klaipėdos nafta (KN).

В компании заявили, что все контракты сторон остаются в силе, но выполнение договорных обязательств приостановлено на неопределенный срок.

Коммерческий KN Миндаугас Навикас заявил, что решение Белоруссии принято не по экономическим, а политическим причинам, на которые компания никак не может повлиять. «С экономической точки зрения инфраструктура в Клайпедде наиболее выгодна для экспорта и импорта белорусских нефтепродуктов», – подчеркнул он.

Навикас заметил, что компания «с учетом неопределенности ситуации в Белоруссии» сейчас ищет новые возможности для бизнеса.

За девять месяцев этого года Klaipėdos nafta получила за перевалку нефтепродуктов €23,7 млн дохода (в 2019 году – €23,9 млн) и €6,7 млн скорректированной чистой прибыли.

Как отмечает Sputnik Литва, годовой грузооборот в порту Клайпеды составляет около 40 млн т, из них 8 млн приходится на калийные удобрения, поставляемые сюда из Белоруссии по железной дороге, и около 4–5 млн – на нефтепродукты.

В конце августа президент Белоруссии Александр Лукашенко на фоне реакции балтийских стран на протесты после президентских выборов пригрозил, что Минск перестанет пользоваться литовскими портами для своего экспорта. Он предложил перенаправить все торговые потоки из Литвы на другие маршруты: «30% литовского бюджета формируют наши грузопотоки через Литву. Что еще надо? Зажрались. Поэтому поставим на место».

Позднее Минск обсудил с Москвой переброску поставок нефтепродуктов из портов Литвы в Россию. В Минэнерго заявили о заинтересованности в том, чтобы реализация нефтепродуктов, которая идет через третьи страны, шла через российские порты, в частности через Усть-Лугу. В Вильнюсе считают, что отказ от использования портов Литвы для транзита белорусских грузов ударит в первую очередь по самой Белоруссии.

Балтийские страны ввели персональные санкции против Лукашенко, его сына Виктора и высокопоставленных белорусских чиновников, которых они считают причастными к фальсификации результатов выборов президента. Им запретили въезд в Литву, Латвию и Эстонию. Минск объявил об ответных мерах. Санкции введены и на уровне Евросоюза, большинство стран которого не признали результаты голосования в Белоруссии. Москва сочла выборы состоявшимися.

<https://www.rbc.ru/business/15/12/2020/5fd8d83e9a79473e8575dd99>

ТАСС; 2020.12.16; НОВЫЕ АБСОЛЮТНО БЕСПИЛОТНЫЕ СУДА МОГУТ ПОЯВИТЬСЯ В РФ ЧЕРЕЗ 10-15 ЛЕТ – ОСК

Беспилотные суда с новой конструкцией могут появиться в РФ «в железе» через 10-15 лет, первый образцы – года через три. Об этом сообщил в эфире телеканала «Общественное телевидение России» глава ОСК Алексей Рахманов.

«Года через три мы с вами увидим первые образцы, поскольку Россия стала первой страной, которая выделила коридор для тестирования безэкипажности. И мы с вами увидим первые образцы, ну а за первыми образцами абсолютно точно уже последуют решения, которые мы увидим в железе лет через 10-15», – сказал Рахманов.

Глава ОСК добавил, что безэкипажность судна предполагает оптимизацию конструкции корабля. «На самом деле если он станет полностью безэкипажным, он будет выглядеть совершенно по-другому», – заключил он.

Ранее в **пресс-службе** Минпромторга РФ ТАСС сообщили, что испытания беспилотных судов планируется провести в 11 субъектах РФ. В соответствии с разработанным документом, эксперимент начнется 1 октября 2020 года и продлится до 31 декабря 2025 года. В эксперименте примут участие танкер «Михаил Ульянов» («Совкомфлот»), который совершает регулярные рейсы между Мурманском и МЛСП «Приразломная», и сухогруз «Пола Анфиса» («Пола Райз»), который будет выполнять регулярные рейсы в акватории Черного и Каспийского морей, а также связка из грунтоотвозной баржи «Рабочая» и земснаряда «Редут» (Росморпорт).

Ранее глава **Росморречфлота Александр Пошивай** в интервью ТАСС рассказал, что **Минтранс РФ** и **Росморречфлот** разрабатывают правовые нормы для использования судов без экипажа. Они будут функционировать на основе технологии ГЛОНАСС и российского программного обеспечения.

ТАСС; 2020.12.16; В ПРИМОРЬЕ БУДУТ СТРОИТЬ ГАЗОВОЗЫ ДЛЯ «АРКТИК СПГ – 2» В СОТРУДНИЧЕСТВЕ С SAMSUNG

Газовозовы для проекта «Арктик СПГ – 2» планируется строить на судовой верфи «Звезда» в Приморском крае в сотрудничестве с компанией Samsung. Об этом во вторник сообщили в **пресс-службе** аппарата **вице-преьера** – полпреда **президента РФ** в Дальневосточном федеральном округе Юрия Трутнева по итогам встречи со спецпосланником президента Республики Корея У Юн Гыном.

«По словам У Юн Гына, на южнокорейской верфи «Дэу» построены и уже эксплуатируются 15 судов-газовозов ледового класса, контракты еще на 6 газовозов для проекта «Арктик СПГ – 2» подписаны в этом месяце. Дальнейшее строительство газовозов будет осуществляться на российской верфи «Звезда» в сотрудничестве с технологическим партнером – корейской компанией Samsung, – говорится в сообщении.

В полпредстве отметили, что продолжаются переговоры по проекту соглашения о свободной торговле услугами и инвестициях между РФ и Республикой Корея, которое должно послужить усилению экономической кооперации и инвестиционного сотрудничества между странами. Переговорный процесс продолжался даже в условиях пандемии. «Уверен, что работа наших команд приведет к достижению качественных и взаимовыгодных результатов», – отметил Трутнев, слова которого приводятся в сообщении.

«Арктик СПГ – 2» – второй СПГ-проект «Новатэка». Он предусматривает строительство трех линий по производству сжиженного природного газа мощностью по 6,6 млн тонн в год и стабильного газового конденсата до 1,6 млн тонн в год. Ресурсной базой является Утреннее месторождение на полуострове Гыдан в ЯНАО. Запуск первой линии планируется в 2023 году, второй и третьей линий – в 2024 и 2026 годах. Помимо «Новатэка» (60%), участниками проекта являются китайские CNOOC и CNPC, французская Total и консорциум японских компаний Mitsui и Joglem (по 10%).

<https://tass.ru/ekonomika/10265815>

ИНТЕРФАКС; 2020.12.16; ГАЗПРОМ ПРИНИМАЕТ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ТАНКЕР СПГ PORTOVUU

«Газпром» (МОЕХ: GAZP) в текущем месяце принимает в эксплуатацию танкер СПГ «Портовый», который будет работать накопителем крупнотоннажных партий СПГ на среднетоннажном заводе СПГ на компрессорной станции «Портовая» в Выборгском районе Ленобласти.

Как сообщалось, головная компания ПАО «Газпром» готовится к приобретению на свой баланс судна Portovuu за 254,324 млн евро. Договор заключается с единственным поставщиком с местом поставки в Калининградской области. По данным Российского морского регистра судоходства, сейчас владельцем судна является мальтийская Global LNG Limited, а в качестве контактных данных она раскрывает данные кипрской Peton Europe Limited llc. НИПИ НГ «Петон» занимается строительством завода СПГ на КС «Портовая».

К берегам Калининграда «Портовый» подошел в начале декабря, свидетельствуют данные систем позиционирования морских судов.

Газета ООО «Газпром флот» проясняет его передвижения: «Приемка судна в эксплуатацию запланирована в декабре в порту Калининграда, а дальнейший перегон судна в бухту Дальняя для проведения пусконаладочных работ и комплексного опробования его работоспособности в составе комплекса «Портовый» планируется во втором квартале следующего года».

«Целиком комплекс будет введен в коммерческую эксплуатацию в четвертом квартале 2021 года, тогда же пойдут первые отгрузки СПГ. Продукция комплекса СПГ будет направлена для резервного газоснабжения Калининградской области и на пополнение СПГ-портфеля ПАО «Газпром», – также сообщает издание «Мой Газфлот».

Задержка ввода завода по отношению к первоначальному плану (конец 2018 года) составляет уже три года.

«Плавучее хранилище вместимостью 138 тыс. куб. м будет пришвартовано на 20-летний срок у технологического причала комплекса, оснащенного стендерами налива СПГ и приема отпарного газа, системой пожаротушения, гидрометеостанцией, лазерной системой контроля швартовки судов», – приводит детали эксплуатации судна корпоративное издание.

Отгрузка СПГ на приходящие суда-газовозы будет осуществляться по схеме «борт-в-борт». Грузовая система «Портового» должна обеспечивать прием СПГ, произведенного на береговом комплексе, с одновременной отгрузкой в расчетный танкер-газовоз (за который был принят ПРГУ «Маршал Василевский») и сопутствующим перемещением отпарного газа с обоих судов, образующегося на разных режимах, обратно на берег.

Танкер-газовоз «Портовый» 2003 года постройки был приобретен у бельгийской судоходной компании Exmar Shipmanagement NV. В 2017 году эксплуатирующей организацией судна было назначено ООО «Газпром флот». Для интеграции танкера в технологическую схему комплекса и адаптации к суровым зимним условиям Финского залива было проведено дооборудование и снаряжение судна: усилен корпус, внедрены средства для борьбы с обледенением, модернизированы автоматизированные системы управления, установлены современные системы технологического, коммерческого учета и качественного анализа газа.

ИНТЕРФАКС; 2020.12.16; «БАЛТИЙСКИЙ ЗАВОД» ЗАЛОЖИЛ 4-Й СЕРИЙНЫЙ АТОМНЫЙ ЛЕДОКОЛ ПРОЕКТА 22220

АО «Балтийский завод» (Петербург, входит в АО «Объединенная судостроительная корпорация», ОСК) заложил четвертый серийный атомный ледокол проекта 22220 «Чукотка», сообщил корреспондент «Интерфакса» с церемонии закладки.

Ледоколы проекта 22220 предназначены для проводки судов в Арктике, на участках Енисея и Обской губы, для буксировки судов и других плавучих сооружений во льдах и на чистой воде и решения других задач. Длина ледокола составляет 173,3 м, ширина – 34 м, мощность – 60 МВт, ледопродоимость – 2,8 м.

Головной универсальный атомный ледокол проекта «Арктика» 16 ноября 2020 года отправился в рейс и будет работать в акватории Северного морского пути до середины декабря. Остальные четыре ледокола проекта находятся в разной степени готовности, их планируется ввести в эксплуатацию до 2026 года. Так, ледокол «Сибирь» планируется сдать в 2021 году, «Урал» – в 2022 году, «Якутия» – в 2023 году, «Чукотка» – в 2026 году.

ТАСС; 2020.12.16; РОССИЯ И СИНГАПУР ОБСУДИЛИ ПЕРСПЕКТИВЫ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ

Россия и Сингапур обсудили перспективы возобновления авиасообщения между странами, говорится в сообщении **Росавиации** по итогам рабочей встречи первого замглавы **Минтранса России** – руководителя **Федерального агентства воздушного транспорта Александра Нерадько** с чрезвычайным и полномочным послом Республики Сингапур в РФ Садасиваном Премджитом.

Страны также проинформировали друг друга о принимаемых в странах мерах по поэтапному выходу из режима противэпидемических ограничений при восстановлении авиапассажирских перевозок и договорились, что консультации по поэтапному возобновлению двустороннего авиасообщения с учетом эпидемиологической ситуации в России и Сингапуре будут продолжены.

В марте текущего года РФ на фоне пандемии коронавируса приостановила все коммерческие пассажирские рейсы за рубеж. Перевозчики продолжили выполнять только вывозные рейсы – для возвращения россиян из-за границы и отправки иностранцев на родину. Вывозные рейсы РФ отменила в сентябре, сейчас авиаперевозчики могут выполнять грузопассажирские перевозки за рубеж – для пассажиров этих рейсов действуют ограничения в зависимости от страны прилета.

С лета РФ частично возобновила полеты в ряд государств: Белоруссию, Казахстан, Киргизию, Южную Корею, Египет, ОАЭ, Турцию, Великобританию, Швейцарию, Танзанию, Сербию, Японию, на Мальдивы и на Кубу. Также было формально возобновлено авиасообщение с Эфиопией и Сейшелами.

<https://tass.ru/ekonomika/10275817>

РИА НОВОСТИ; 2020.12.16; ИТОГИ ГОДА: ПРИСТЕГНИТЕ РЕМНИ, НАШ РЕЙС 2020 ЛЕТИТ СКВОЗЬ ПАНДЕМИЮ

Уходящий 2020 год в массовом сознании стал синонимом турбулентности, и в отличие от спокойного 2019-го, изрядно встряхнул российскую авиацию. Пандемия коронавируса вызвала цепочку событий, которые ранее не то что предсказать, но и представить было невозможно: закрытые границы, рухнувшие авиаперевозки, гигантские убытки и многое другое.

Внеплановая посадка

Пассажиропоток авиакомпаний России в 2019 году вырос на 10,3% и достиг 128,1 миллиона человек. В январе и феврале 2020 года рост продолжился (+6,8% и +6,4% к

прошлому году соответственно), хотя коронавирус к тому моменту уже вмешался в авиацию: Россия с февраля начала ограничивать авиасообщение с другими странами.

А 23 марта Россия ограничила авиасообщение со всем миром, оставив единичные рейсы. Начался долгий локдаун, а пассажиры поневоле выбирали квартиры вместо салонов самолетов. Уже в марте пассажиропоток авиакомпаний снизился на 28,1%, в апреле – рухнул на 92,1%, в мае – на 91,3%. Компании вынужденно начали сокращать расходы.

Одновременно с финансовыми трудностями авиакомпаниям и властям пришлось решать проблему с возвратом россиян, застрявших за рубежом из-за закрытых границ. Вывозные рейсы стали отдельной главой истории с пандемией. Для кого-то «ссылка» оказалась лишь финансовой проблемой. Но в некоторых странах она угрожала жизни и здоровью путешественников – как из-за невозможности достать нужное лекарство, так и из-за конфликтов с местными жителями на фоне общего нервного состояния.

За время пандемии произошли интересные перестановки в рейтинге по пассажиропотоку, который каждый месяц публикует **Росавиация**. Обычно его лидером был «Аэрофлот», который традиционно перевозил больше всех пассажиров. Однако уже восемь месяцев, с апреля по ноябрь, первое место занимает S7. Кроме того, «Аэрофлот» дважды за год уступал второе место по пассажиропотоку своей низкобюджетной «дочке», «Победе» – в июле и ноябре.

При этом весной лоукостер «Победа» единственным из российских авиаперевозчиков решил на полную приостановку полетов на два месяца – апрель и май. Судя по всему, это было верное решение: после возобновления полетов «Победа» быстро вернулась к ударным результатам по перевозкам.

Выход из зоны турбулентности

Летом российские власти начали снимать введенные ограничения, и авиаперевозки закономерно стали расти. В июне пассажиропоток авиакомпаний России вырос к маю в три раза, и в следующие месяцы также показывал положительную динамику. С августа Россия осторожно начала возобновлять авиасообщение с другими странами.

Сейчас разрешено летать в Турцию, Великобританию, Танзанию, Швейцарию, Египет, ОАЭ, Белоруссию, Киргизию, Казахстан, Сербию, Южную Корею, Японию, Эфиопию, на Кубу, Сейшелы и Мальдивы.

Осенью авиаперевозки снова стали проседать – это традиционная динамика, но, учитывая общую ситуацию, это оказалось более болезненным для авиакомпаний, чем обычно. По оперативным данным **Росавиации**, пассажиропоток российских авиакомпаний в январе-ноябре снизился к аналогичному периоду прошлого года на 46,2% – до 64,12 миллиона человек.

Вывозные рейсы прекратились 21 сентября: альтернативой им стали самолеты, возвращающиеся в Россию после грузовых, грузопассажирских и транзитных рейсов. За время пандемии было организовано свыше 580 вывозных рейсов, на них перевезено более 92 тысяч человек.

Полет на перекладных

В прошлом году авиакомпании РФ так и не получили долгожданных субсидий за резкий рост стоимости топлива в 2018 году и за закрытие рейсов в Грузию.

В 2020 году на поддержку авиаотрасли в связи с пандемией было выделено 36,1 миллиарда рублей. В эту сумму вошли 23,4 миллиарда рублей субсидий авиакомпаниям на возмещение части расходов за потери из-за коронавируса, 10,9 миллиарда рублей субсидий аэропортам, 1,5 миллиарда рублей на возмещение расходов авиакомпаний за вывоз российских граждан из-за рубежа, 0,3 миллиарда рублей субсидий авиаперевозок в Калининград по спецтарифам. Эти средства пока выбраны компаниями не до конца, но они стали поддержкой, которая была необходима отрасли.

В середине декабря глава кабмина **Михаил Мишустин** сообщил, что подписал постановление о продлении программы поддержки аэропортов и авиакомпаний. Вскоре

после этого стало известно, что правительство РФ снизило объем COVID-субсидий авиакомпаниям с 23,4 миллиарда рублей до 20,95 миллиарда рублей.

«Аэрофлот» в целях повышения ликвидности осенью провел допэмиссию и привлек 80 миллиардов рублей, в том числе от государства, которое осталось контролирующим акционером компании и даже увеличило свою долю с 51,17% до 57,34%.

Несмотря на сложную ситуацию, ни одна авиакомпания не обанкротилась. Замглавы **Росавиации** Алексей Новгородов сообщал, что регулятор пока не ожидает банкротств среди российских аэропортов и авиакомпаний, хотя их финансовое состояние достаточно тяжелое.

В начале декабря произошло еще одно важное событие, наконец-то не связанное с пандемией – начала действовать новая структура воздушного пространства в европейской части России. Прежняя структура была разработана более 36 лет назад и нуждалась в усовершенствовании.

Дальнейший маршрут

Замглавы **Росавиации** Новгородов в ноябре сообщал, что ведомство прогнозирует пассажиропоток российских авиакомпаний в 2020 году на уровне около 50% от объемов 2019 года. Российский **Минтранс** в ноябре улучшил прогноз по пассажиропотоку авиакомпаний РФ на 2020 год и теперь ожидает падения на 45% вместо 53%.

Что касается операционных убытков авиакомпаний, то Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) прогнозирует, что по итогам года они могут достигнуть 200 миллиардов рублей.

Эксперт в области авиации, **исполнительный директор агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев** считает, что авиакомпании будут испытывать сложности и в следующем году.

«Можно с полной уверенностью сказать, что ускоренного открытия границ и восстановления международного сообщения не состоялось и в ближайшие месяцы не предвидится. Спрос на перевозки по внутренним линиям стабилизируется, так как, вполне вероятно, в большинстве российских регионов локдаун вводиться не будет, соответственно, не будет глубоких провалов. Но и роста ожидать не приходится – при падающей экономике и сокращении доходов населения предпосылок для роста не остается», – отмечает Пантелеев.

«Я полагаю, что отрасль в целом уже накоплена «смертельная доза» убытков, что делает банкротства лишь вопросом времени. Складывается ощущение, что владельцы ряда авиакомпаний решили сыграть в азартную игру, и логика в этом есть: они полагают, что, когда конкуренты сойдут с дистанции, уцелевшие смогут повысить тарифы и наверстать упущенное. Но 2021 год не будет легче, чем 2020», – предполагает эксперт.

А значит, авиакомпаниям нужно приводить масштабы бизнеса в соответствие со спросом, сокращать издержки и использовать все возможности для сохранения оборотных средств.

<https://ria.ru/20201216/itogi-1589446906.html>

ИНТЕРФАКС; 2020.12.16; ДЕНЬ, КОГДА САМОЛЕТЫ ОСТАНОВИЛИСЬ

Любой стресс-тест содержит известную долю условности: на бумаге все выглядит так, а в реальных условиях вполне может пойти не совсем так или совсем не так. Мировая авиация в уходящем году прошла по сути идеальную проверку: что происходит с отраслью, когда рынок не просто падает, а исчезает вовсе, пусть и не навсегда. Казалось, крупная компания, лишившаяся выручки – это уже архаизм из времен технологических революций, оставлявших без бизнеса целые отрасли. Но коронавирус заставил мировых транспортных гигантов примерить на себя шкуру производителя печатных машинок в момент перехода к персональным компьютерам.

Весь 2019 год российские авиакомпании просили государство выделить им более 20 млрд руб. субсидий за резко подорожавшее топливо. Этих денег они дождались только в 2020-м – правда, причиной для этого послужили проблемы покруче. Коронавирус лишил авиацию

примерно половины прошлогоднего пассажиропотока и обеспечил финансовыми трудностями еще не на один год. В режиме выживания участники отрасли планируют находиться как минимум до апреля.

«Эта модель устраивает всех»

Для мировой авиации этот год был омрачен с самого начала: 8 января по ошибке иранских военных под Тегераном был сбит пассажирский самолет «Международных авиалиний Украины». На борту находились 167 пассажиров и девять членов экипажа, все они погибли. В отличие от авиавластей других стран (к примеру, Украины и США), **Росавиация** не стала вводить запрет на рейсы в Тегеран, но перевозчикам, чьи маршруты строятся через территории Ирана, Ирака, Персидского и Оманского заливов, рекомендовала облетать их.

Над Ираном пролегает кратчайший воздушный путь из РФ в Объединенные Арабские Эмираты – одно из главных у россиян зимних туристических направлений. Летающим в Дубай и Шарджу авиакомпаниям, как уверяли они сами, пришлось разработать альтернативные маршруты, из-за которых время полета увеличилось в среднем на полтора часа. Впрочем, данные сервиса Flightradar24, который позволяет отслеживать траектории полетов, указывали на то, что часть перевозчиков, очевидно, не желая увеличивать расходы на топливо, продолжили летать через Иран.

Поскольку рекомендации **Росавиации** не обязательны к исполнению, ответственности за это никто не понес. Окончательно тема с облетом Ирана в публичном поле была закрыта уже в конце января: **Росавиация** выпустила релиз, где сообщалось, что власти Иранской республики заверили в безопасности своего воздушного пространства, в том числе для российских компаний.

На смену иранской повестке пришла китайская, вскоре, впрочем, превратившаяся в глобальную. В конце января КНР закрыла на карантин город Ухань, где впервые в мире был зафиксирован случай заражения COVID-19. Примерно в это же время посыпались новости о первых инфицированных в соседних азиатских государствах и Европе. Авиакомпании разных стран мира, ссылаясь на риски распространения коронавируса, начали приостанавливать рейсы в Китай. Полностью отказались от полетов южнокорейские Air Seoul и Asiana Airlines, индонезийская Lion Air, сингапурская Jetstar Airways, а также Finnair и Air Canada. Американская United Airlines и гонконгская Cathay Pacific сократили число рейсов в КНР.

Первой реакцией российских авиаторов на угрозу COVID-19 стало предложение «Аэрофлота» пассажирам сдать билеты на рейсы в Китай без штрафов. Ростуризм параллельно рекомендовал россиянам воздержаться от поездок в эту страну до стабилизации эпидобстановки, а туроператорам и агентствам предписал прекратить продажу туров. После этого авиакомпаниям пришлось отменять чартерные рейсы в КНР.

Регулярное авиасообщение с Китаем российские власти решили ограничить с 1 февраля. Под запрет попали все рейсы – кроме рейсов «Аэрофлота» и китайских перевозчиков, которые выполнялись через терминал F «Шереметьево».

Вопрос полного закрытия авиасообщения между РФ и Китаем не рассматривается, заявлял еще в начале февраля глава **Минтранса** Евгений Дитрих (покинул этот пост в ноябре) на отраслевом форуме NAIS. «Модель, которая сейчас сформирована, когда единый специализированный терминал в «Шереметьево» принимает всех пассажиров, которые прилетают из Китая в Россию, и существенную часть транзитников, – эта модель сейчас устраивает всех, мы здесь ориентируемся на мнение наших коллег из Роспотребнадзора», – сказал Дитрих журналистам. За уже введенные ограничения авиакомпании могут получить компенсации из госбюджета, добавил он: расчеты прямых убытков **Минтранс** уже направил в Минфин и правительство. На вопрос, каким **Минтранс** видит рынок авиаперевозок в РФ в 2020 году, Дитрих сообщил, что в

ведомстве ждут роста на 7-8% относительно предыдущего года, когда пассажиропоток достиг 128 млн человек.

На фоне заявлений Дитриха акции «Аэрофлота» на Московской бирже подскочили на 4,9%, до 117,46 руб. за бумагу, отыграв все потери, понесенные на сообщениях о COVID-19 с начала года, и обновив максимумы с лета 2018-го.

И пошло все лесом

Впрочем, оптимистичные настроения **Минтранса** разделяли не все. Участвовавший в том же форуме NAIS топ-менеджер крупного авиационного холдинга, услышав от журналистов прогноз ведомства по рынку на этот год, был сильно удивлен. С учетом коронавируса однозначно будет минусовая динамика, заявил он: само по себе ограничение рейсов в Китай лишит рынок примерно 5 млн пассажиров. Во-вторых, добавил он, если к лету ситуация не разрешится, «то и Япония с Олимпиадой пойдет лесом».

Позже выяснится, что коронавирус не только заставит «пойти лесом» Олимпиаду в Токио (ее перенесли на лето 2021 года), но и закроет почти все мировые границы, сделав авиацию одной из самых пострадавших отраслей. После Китая в феврале-марте РФ продолжила ограничивать авиасообщение с другими странами (Южной Кореей, Ираном, Европой, США, ОАЭ), оставляя возможность выполнять рейсы только «Аэрофлоту». 27 марта регулярные пассажирские рейсы из России за рубеж были запрещены для всех – остались только чартеры для возвращения граждан на родину. Параллельно регионы начали вводить карантинные ограничения. По итогам марта пассажиропоток российских авиакомпаний впервые за долгое время показал минус, упав в сравнении с тем же месяцем прошлого года на 28%.

Первые попытки обсудить происходящее участники рынка предприняли на заседании коллегии **Росавиации** в конце марта. Первый замглавы **Минтранса** – руководитель **Росавиации Александр Нерадько** заявил тогда, что подсчитать финансовый ущерб от COVID-19 для всей отрасли пока довольно трудно, при этом сами перевозчики оценивали свои потери более чем в 100 млрд руб. «Это такие оценочные цифры, на которые я бы не стал ориентироваться. Может, это будет больше, может, это будет 170 млрд руб., может быть и 200 млрд руб.», – сказал чиновник. Снижение доходов из-за массовых отмен рейсов может повлечь банкротства авиакомпаний, признал он, но пока что ни одна «из серьезных крупных компаний» не находится в зоне риска. Даже «ЮТэйр» с ее многомиллиардными долгами перед банками, по словам **Нерадько**, не обращалась за срочными мерами поддержки. Для помощи всей отрасли **Минтранс** и **Росавиация** готовят **комплексный план**, заявил он.

Бизнес тем временем начал искать способы выживания самостоятельно. Пожалуй, к самой радикальной мере прибегла авиакомпания «Победа», которая приостановила все рейсы на два месяца – с апреля по июнь. Решение последовало за рекомендациями властей россиянам ограничить поездки на фоне пандемии. Пауза в работе также является частью антикризисной программы, поскольку подразумевает сокращение операционных расходов, объясняли в компании. Кроме того, топ-менеджмент «Победы» на месяц полностью отказался от зарплат.

Руководство «Аэрофлота» не стало лишать себя зарплат, но, как сообщала **пресс-служба** компании, урезало их на 40%. Перевозчик прекратил «все виды закупок, непосредственно не связанные с обеспечением производственной деятельности, оптимизацией затрат и безопасностью», заявляли в **пресс-службе**. На фоне падения спроса на перевозки «Аэрофлот» начал сокращать программу внутренних рейсов, паркуя самолеты в базовом «Шереметьево» и региональных аэропортах. По договоренности с лизингодателями платежи за самолетный парк были перенесены на полгода.

Если кресельная загрузка авиакомпаний упала в разы, то спрос на перевозку грузов, в первую очередь медицинских и гуманитарных, в условиях пандемии, напротив,

подскочил. И многие российские игроки, включая «Аэрофлот», S7, «ЮТэйр», AZUR air, Nordwind, этим воспользовались, приспособив пассажирский флот под грузоперевозки. Это не только стало запасным источником доходов, но также обеспечило занятость летного состава.

Перейти в режим экономии пришлось и аэропортам, которые не меньше пострадали от последствий COVID-19. Так, «Шереметьево» для сокращения расходов закрыло три из пяти своих терминалов и заморозило все инвестпроекты, кроме уже начатой реконструкции взлетно-посадочной полосы. Кроме того, акционеры аэропорта отказались от дивидендов. «Домодедово» закрыло галерею международных рейсов, а часть персонала перевело на неполную занятость.

Часть международного терминала закрыло и «Внуково». «Мы бы (весь – ИФ) аэропорт тоже закрыли, но, к сожалению, не можем этого сделать, – признавался в начале апреля совладелец «Внуково» Виталий Ванцев, комментируя приостановку рейсов базовой для аэропорта авиакомпании «Победа». – У нас аэродром совместного базирования, правительственный отряд стоит, отряд ФСБ – все это должно постоянно работать. А так, по-хорошему, конечно, в ситуации, когда остается 30-50 рейсов, наверное, продолжать работать не имело бы смысла».

Региональные аэропорты начали вводить сокращенный режим работы, чем вызвали критику **Росавиации**. Некоторые операторы, как заявляло ведомство, отказывались от использования аэродромов в качестве запасных, что создавало угрозу безопасности полетов.

По итогам апреля падение пассажиропотока российских авиаперевозчиков ускорилось до 92% год к году и в мае оставалось примерно на том же уровне. Стоимость акций «Аэрофлота» за этот период не превышала 78,8 руб.

Динозавр и ящерицы

Работая над сокращением затрат, авиапредприятия начали получать господдержку. Многие из них попали в список системообразующих, открыв для себя доступ к отсрочке по налогам, льготным кредитам и госгарантиям. Для перевозчиков **Росавиация** почти сразу снизила, а в некоторых случаях отменила аэронавигационные сборы. Кроме того, для поддержки авиакомпаний правительство выделило из резервного фонда более 20 млрд руб., которые можно было направить на зарплаты персоналу, лизинговые платежи, оплату стоянки самолетов. Деньги распределялись из расчета 365 руб. за каждого пассажира, «потерянного» в феврале-июле 2020 года относительно того же периода прошлого (позднее программу продлят до ноября и поменяют правила расчета), отдельно 7,9 млрд руб. достались сразу и без привязки к трафику группе «Аэрофлот». Со схожим принципом распределения субсидии в размере 10,9 млрд руб. были выделены аэропортам.

Отдельным приятным «бонусом» для авиакомпаний стало то, что власти разрешили не возвращать пассажирам деньги за билеты на отмененные рейсы, купленные до 1 мая. Вместо этого авиакомпании могли предложить им ваучеры на полеты в будущем. К слову, систему ваучеров перевозчики начали практиковать еще до вступления в силу соответствующих поправок в Воздушном кодексе и выхода постановления. Прибегнуть, по сути, к нарушению закона их заставило резкое падение выручки из-за COVID-ограничений: средств на возврат денег пассажирам просто не хватало. Как сообщал «Аэрофлот», с апреля по конец сентября компания получила около 1,3 тыс. исков, связанных с возвратом денег за отмененные из-за COVID-19 рейсы. При этом, как отмечалось, судебная практика по этой категории споров в основном складывается в пользу авиакомпании.

«Аэрофлот», помимо прочего, не остался без адресной господдержки. В ходе проведенной в октябре допэмиссии РФ выкупила на средства Фонда национального благосостояния акции компании на 50 млрд руб. Еще около 30 млрд руб. компания привлекла в рамках рыночной части SPO – при этом якорными инвесторами выступили подконтрольный

государству РФПИ с суверенными фондами Ближнего Востока, акции на 5 млрд руб. приобрел государственный же ВТБ. В результате пакет РФ в компании (владеет через Росимущество) вырос с 51,17% до 57,34%, доля акций в свободном обращении уменьшилась с 40,9% до 40,65%. Размер квазиказначейского пакета размылся с 4,3% до 1,96%, менеджмента компании – с 0,1% до 0,05%.

Впрочем, радовались новостям о допэмиссии «Аэрофлота» не все. Гендиректор «ЮТэйр» Андрей Мартиросов, к примеру, называл ее угрозой для других «динозавров» рынка. «Я думаю, что не надо изображать из себя известных представителей фауны, которые, засунув голову под крылышко, считают, что мир изменился и внешних угроз больше не существует. Мне кажется, это особенно важно для лидеров рынка. При известных крупных катаклизмах погибают динозавры, а ящерицам всегда остается место под солнцем, – заявил глава «ЮТэйр». – Поэтому если, на мой взгляд, государственное регулирование не изменится, и государство будет рассыпать ящерицам просо, а крупному монополисту выделять огромные деньги, субсидируя его, остальным динозаврам из этого семейства придется совсем плохо».

В июне на фоне ослабления карантина падение авиаперевозок замедлилось до 77%, в июле – до 52%. С августа российские власти начали возобновлять регулярные рейсы за рубеж, разрешив полеты в несколько городов Турции, Лондон, на Занзибар, в Женеву. Осенью список открытых направлений пополнили Дубай, Каир, Мальдивы, Сеул, Минск, Бишкек, Нур-Султан, Куба, Белград, Токио, Аддис-Абеба и Сейшелы. Правда, полеты пока возможны только из 11 городов: Москвы, Санкт-Петербурга, Ростова-на-Дону, Казани, Калининграда, Новосибирска, Самары, Владивостока, Грозного, Красноярска, Уфы. Помимо этого, в сентябре РФ отменила вывозные рейсы, а вместо них разрешила «Аэрофлоту» выполнять грузопассажирские перевозки за рубеж, попасть на которые могут определенные категории граждан. Позднее такие полеты с частотой раз в неделю были разрешены и для других авиакомпаний.

В августе падение пассажиропотока замедлилось до 35%, в сентябре – до 32%. 8 июня стоимость акций «Аэрофлота» на закрытие торгов достигала 95,7 руб.

«Они демпингуют, а лето будет сложное»

Однако, приблизившись к низкому для авиации осенне-зимнему сезону, падение перевозок вновь начало ускоряться: в октябре оно достигло 39%, в ноябре – 48%. По итогам года, согласно прогнозу **Росавиации**, пассажиропоток упадет на 50%.

Убытки от продаж российских авиакомпаний в этом году могут достигнуть рекордных 200 млрд руб. против прошлогодних 38 млрд руб., прогнозируют в Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ). До апреля спрос на услуги перевозчиков существенно снизится, при этом их основные операционные затраты (лизинг и техобслуживание самолетов, услуги аэропортов, зарплата персоналу), по оценке АЭВТ, превысят 350 млрд руб. Кроме того, на начало следующего года приходится значительная часть налоговых платежей, по которым авиакомпании получили отсрочку в 2020 году.

Восстановление основных показателей отрасли на докризисный уровень 2019 года в ассоциации ожидают не раньше второй половины 2023 года. Для поддержки перевозчиков АЭВТ предложила правительству выделить еще 53 млрд руб. «антиковидных» субсидий и попросила обнулить НДС на внутренние рейсы через Москву.

На фоне падения спроса некоторые перевозчики начали заманивать пассажиров низкой ценой, что привело к падению тарифов этим летом на 15-20%, говорила совладелица, дочь основателей группы S7 Татьяна Филева. Из-за этого накопить «полноценную подушку безопасности» за высокий сезон не удалось, пожаловалась она, а впереди «очень тяжелая зима и, на самом деле, непростое лето 2021 года».

«Понимаете, кризис – он длинный, но многим кажется, что будет весна, и кризис закончится. Я думаю, такое стабильное восстановление в авиации начнется с весны 2022 года. Ожидать звездного лета 2021 года не стоит, – заявила Филева. – У тебя ограниченное

количество денег, и, наверное, вести себя неадекватно, когда ты теряешь деньги, ты можешь какой-то ограниченный период времени (...) А когда мы говорим про некоторых конкурентов, они живут как будто бы не будет завтра. То есть они демпингуют, а лето будет сложное, и сейчас надо всем себя вести адекватно: спроса меньше, чем емкостей».

Оценивая оказываемую отрасли господдержку, Филева заявила, что лучшей помощью было бы отсутствие жестких карантинных ограничений. «Экономике, может быть, не нужно так много вливать денег – дайте ей работать», – сказала она.

Впрочем, само государство, похоже, пока не спешит готовить второй пакет мер поддержки авиапредприятий в условиях COVID-кризиса. «Будем смотреть. Пока каких-то существенных дополнительных мер поддержки мы не планируем, кроме пролонгации реструктуризации ранее отсроченных платежей для МСП, это касается транспорта тоже», – заявил в конце ноября первый вице-премьер **Андрей Белоусов**.

В **Росавиации** тем временем обещали разработать предложения по дополнительной поддержке отрасли в начале 2021 года. Одобрит ли их в конечном итоге правительство, во многом будет зависеть от аппаратного веса нового **министра транспорта Виталия Савельева**, считают участники рынка. Его преемник на посту гендиректора «Аэрофлота» Михаил Полубояринов, в свою очередь, пока лишь заверил, что COVID-кризис не сказался на стратегических планах компании. «Мы сейчас живем в таком режиме, когда пытаемся выживать. И надеемся на то, что, может быть, с апреля – есть такое у нас ощущение – может начать восстанавливаться авиационное сообщение», – обнадежил новый CEO «Аэрофлота».

<https://www.interfax.ru/business/741528>

ПРАЙМ; 2020.12.16; ВСЕ ТРЕНАЖЕРЫ SSJ СООТВЕТСТВУЮТ ВЫСШЕЙ КАТЕГОРИИ ТОЧНОСТИ ИМИТАЦИИ ПОЛЕТА – ОАК

Все тренажеры для подготовки пилотов самолета Sukhoi Superjet 100 (SSJ100) индивидуально сертифицируются и соответствуют высшей категории точности имитации полета, использующиеся в России тренажеры одобрены **Росавиацией**, сообщили РИА Новости в **пресс-службе** Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК).

Газета «Ведомости» в среду со ссылкой на заявление представителя «Аэрофлота» на совещании в **Ространнадзоре** сообщила, что «Аэрофлот» обвинил учебный тренажер в катастрофе SSJ100 в «Шереметьево» в мае прошлого года. По данным издания, компания считает, что его настройки отличаются от реальных условий.

«В настоящее время для подготовки пилотов самолета SSJ100 используется четыре комплексных пилотажных тренажера. Три из них разработаны известной компанией L3 Commercial Training Solution (ранее – Thales Training & Simulation) и эксплуатируются в Жуковском, Венеции и Шереметьево. Четвертый тренажер, построенный ЦНТУ «Динамика» при участии АО «ГСС», установлен в Ульяновске. Все эти тренажеры соответствуют высшей категории точности имитации полета самолета – категории D», – говорится в сообщении.

«В соответствии с нормами отечественных и европейских авиационных властей, каждый из тренажеров сертифицируется индивидуально. Тренажеры, установленные в Жуковском, Шереметьево и Ульяновске, одобрены **Росавиацией**. Тренажер, установленный в Венеции, сертифицирован по европейским нормам EASA», – отмечает корпорация.

В ходе сертификации каждый тренажер проходит всестороннюю многоэтапную оценку путем прямого сравнения поведения заложенных в тренажер математических моделей, с параметрами, которые зафиксированы во всем диапазоне полетных режимов в ходе летных испытаний самолета. Объем тестов охватывает полный профиль полета, начиная от постановки самолета под ток и заканчивая выключением всех систем самолета при постановке на стоянку. Набор тестовых режимов включает в себя как нормальное

пилотирование, так и отклонения от нормальных параметров полета в пределах, установленных на самолет эксплуатационных ограничений. Сравнение проводится в автоматическом режиме, что исключает роль субъективных факторов.

ОАК отмечает, что кроме объективной оценки, тренажеры при сертификации проходят и субъективную оценку. Ее выполняют летчики-испытатели, летчики-инструкторы авиакомпаний, пилоты профильного российского института ГосНИИ гражданской авиации и летчики-инспекторы EASA (для тренажера, установленного в Венеции). В соответствии с нормами EASA, тренажер самолета SSJ100 допущен к использованию в программах подготовки, которые позволяют обучать пилотов без выполнения реальных полетов (zero flight time training). Конструкция и программное обеспечение этого тренажера не отличается от тренажеров, поставленных компанией L3 в Россию.

РИА НОВОСТИ; 2020.12.16; ПРОИЗВОДИТЕЛЬ SSJ100 ОТВЕТИЛ НА ПРЕТЕНЗИИ К ТРЕНАЖЕРАМ ПОЛЕТОВ

Компания «Региональные самолеты» (производитель отечественных самолетов Sukhoi Superjet 100, SSJ100) до недавнего времени не получала от авиакомпаний и учебных центров претензий к точности моделирования полета на тренажерах, сообщили РИА Новости в **пресс-службе** Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК).

Газета «Ведомости» в среду со ссылкой на заявление представителя «Аэрофлота» на совещании в **Ространнадзоре** сообщила, что «Аэрофлот» обвинил учебный тренажер в катастрофе SSJ100 в «Шереметьево» в мае прошлого года. По данным издания, компания считает, что его настройки отличаются от реальных условий.

«Компания «Региональные самолеты» до недавнего времени не получала от авиакомпаний и учебных центров претензий к точности моделирования полета на тренажерах», – говорится в сообщении.

<https://ria.ru/20201216/ssj100-1589461454.html>

ПЯТЫЙ КАНАЛ; 2020.12.15; В СПР РАСКРИТИКОВАЛИ ИДЕЮ «АЭРОФЛОТА» ПЕРЕСАЖИВАТЬ ПАССАЖИРОВ БЕЗ МАСОК

Президент Союза пассажиров России (СПР) Кирилл Янков в интервью Daily Storm раскритиковал идею «Аэрофлота» пересаживать отказавшихся от ношения масок на борту самолета пассажиров на «карантинные места». Глава организации отметил, что клиент авиакомпании может попросту отказаться покинуть положенное ему кресло.

«Есть статья об административных правонарушениях за несоблюдение санитарных мер. Это уже используется, скажем, в метрополитене. И, наверное, таких пассажиров, которые снимают маски, нужно подвергать административной ответственности или штрафовать. А пересаживать на другое место... А если человек отказывается пересаживаться, и что? Неужели стюарды его переносить будут? Это какая-то беспомощная мера», – сказал Кирилл Янков.

Президент СПР отметил, что более конструктивным решением стало бы создание черного списка для лиц, пренебрегающих средствами индивидуальной защиты. После внесения персональных данных в базу такой пассажир будет лишен возможности пользоваться услугами авиаперевозчика. Кирилл Янков добавил, что в настоящий момент нет четкого понимания, как на практике будет реализована идея «Аэрофлота» и принесет ли она свои плоды.

«Вопрос тонкий. <...> Кроме того, этот вопрос (с «карантинными» местами на борту – Прим. ред.) должны специалисты по эпидемиологии проработать, а не чиновники «Аэрофлота», – заключил президент Союза пассажиров России.

<https://www.5-tv.ru/news/324124/vspr-raskritikovali-ideu-aeroflota-peresazivat-passazirov-bez-masok/>

ТЕЛЕКАНАЛ 360; ЕКАТЕРИНА АНДРОНОВА, ТАТЬЯНА СТРУКОВА; 2020.12.15; ОТСАЖИВАТЬ ЛЮДЕЙ БЕЗ МАСКИ В САМОЛЕТАХ БЕСПОЛЕЗНО. «АЭРОФЛОТУ» ПОСОВЕТОВАЛИ ЗАНЯТЬСЯ ВОЗДУХОМ ВМЕСТО ДИСКРИМИНАЦИИ

«Аэрофлот» намерен бороться с антимасочниками в самолетах с помощью карантинных зон. Последние два ряда по правому борту будут оставлять для пассажиров, которые отказываются надеть маску. Правда, только если эти места останутся – при полной занятости салона никакого карантина не будет. Да и смысла в такой мере нет, учитывая, что внутри самолетов даже не соблюдают шахматную рассадку. Как именно людей заставят сменить место, если не смогут заставить даже надеть маску, – тоже вопрос.

Карантин на борту

«Аэрофлот» придумал новый метод борьбы с антимасочниками. Если тех, кто отказывается надевать маску до посадки, просто не пускают на борт, то ковид-диссидентов внутри салона будут отсаживать в специальные карантинные зоны.

Для нарушителей антиковидного режима оставят места в хвосте самолета – рядом с туалетами. Причем без средств индивидуальной защиты переместиться придется даже пассажирам из бизнес-класса – закон для всех един. Эту информацию подтвердила пресс-секретарь ПАО «Аэрофлот» Юлия Спивакова.

«Для нас критически важно в сложившейся ситуации обеспечить безопасность всех пассажиров. Поэтому для пассажиров, заявивших об отказе использовать маску уже после закрытия дверей, предусмотрены выделенные места», – объяснила она.

Спивакова добавила, что такая практика является общемировой. «Ее применение не исключает применение других мер ответственности за нарушение правил использования средств индивидуальной защиты на борту», – заключила пресс-секретарь.

Действительно, гражданская авиация других стран тоже озаботилась вопросами безопасности своих пассажиров. Сингапурские власти обязали все прилетающие и улетающие из страны лайнеры обеспечить специальные отделенные от остальных пассажиров зоны. Туда должны помещаться люди с симптомами COVID-19 или других респираторных заболеваний.

Однако сингапурская система – не просто отделение двух задних рядов в салоне самолета. Там на каждом борту оборудуют специальные стерильные зоны, для потенциально зараженных пассажиров выделяют туалет, так что контакты с остальными пассажирами оказываются сведены к нулю.

«Аэрофлот» против шахматной рассадки

В заявлении «Аэрофлота» отмечалось, что использовать карантинные зоны будут только в случае, если самолет заполнен частично. То есть при полной посадке антимасочники полетят на тех же местах, за которые заплатили.

Сейчас в России нет специальных правил, которые бы определяли допустимый порядок рассадки пассажиров в самолетах в пандемию. Если жесткие ограничения для культурных организаций, например театров и кинотеатров, выставлены на 25% вместимости помещения, то транспорт остается вне ограничений.

Россиян в эконом-классе сажают подряд, без соблюдения социальной дистанции. При этом глава «Аэрофлота» даже заявил в интервью ТАСС, что «никакая шахматно-шашечная рассадка не нужна» в самолетах, так как это «абсолютно безопасная среда, герметичная капсула, воздух в которой постоянно обрабатывается», а «стерильность на борту у новых машин на уровне хирургических операционных».

Риски для всех

Врач-инфекционист, директор Научного информационного центра по профилактике и лечению вирусных инфекций Георгий Викулов рассказал «360», что система обработки воздуха действительно может работать, но при ее использовании неясно, зачем отсаживать антимасочников.

«Как утверждает сам „Аэрофлот“, они обновили систему вентиляции, установили специальные фильтры, которые индивидуально обеззараживают зону местонахождения пассажира. Но проще сделать систему обезвреживания воздуха, чем пытаться какую-то сортировку проводить, где будут элементы дискриминации заложены изначально», – уверен он.

Идея с так называемыми карантинными зонами специалисту показалась нелогичной не только из-за того, что люди автоматически будут еще сильнее разделены. Ведь соблюдение правил должно быть повсеместным, чтобы цель оказалась достигнута.

«Почему должны быть риски для одних людей и ущемление прав других? Это все равно что разрешить в салоне курить: с одной стороны, можно, а с другой – нельзя. Правило должно быть едино для всех», – добавил Викулов.

При этом, по мнению Викулова, значительно эффективнее было бы введение дополнительных технологических способов определять потенциальные риски. Например, тепловизоры, работающие на протяжении всего полета, могли бы определить, повышается ли у кого-то из пассажиров температура. Простым отсаживанием такие вопросы не решить.

<https://360tv.ru/news/tekst/aeroflot-antimasochniki/>

ИНТЕРФАКС; 2020.12.16; ЧИСЛО ТРАНЗИТНЫХ ПОЛЕТОВ НАД РФ В НОЯБРЕ УПАЛО НА 42%

Число транзитных полетов через воздушное пространство РФ, часть которых обеспечивает «Аэрофлоту» (МОЕХ: AFLT) «транссибирские роялти», в ноябре 2020 г. упало на 42% к тому же месяцу прошлого года, до 15 тыс., следует из статистики **Росавиации**.

В целом на международных воздушных линиях, которые включают транзит, в прошлом месяце выполнено 31,3 тыс. полетов (-54% г/г). Число внутренних полетов составило 67,6 тыс. (-3,6% г/г).

Всего в небе над РФ в ноябре 2020 г. диспетчерами обслужено 98,9 тыс. полетов, что на 29% меньше, чем годом ранее.

За 11 месяцев 2020 г. обслужено 1,2 млн полетов (-29% г/г), включая 153,3 тыс. транзитных (-46%).

ТАСС; 2020.12.16; ТАЛЛИНСКИЙ АЭРОПОРТ ПЛАНИРУЕТ ВОССТАНОВИТЬ АВИАСООБЩЕНИЕ С МОСКВОЙ В МАРТЕ 2021 ГОДА

Руководство Таллинского аэропорта планирует возобновить авиасообщение с Москвой, прерванное из-за пандемии коронавируса нового типа, 28 марта 2021 года. Об этом заявил в среду коммерческий директор воздушной гавани эстонской столицы Ээро Паргмяэ.

«Что касается «Аэрофлота» и линии Москва – Таллин, согласно первоначальному плану авиасообщение с Москвой должно восстановиться начиная с 28 марта 2021 года, – заявил он газете «Постимезс». – Мы будем информировать пассажиров о новых линиях, верим, что в новом году число пассажиров вновь вырастет».

ИНТЕРФАКС; 2020.12.16; «БЕЛАВИА» ПРОДЛИЛА ПРИОСТАНОВКУ ПОЛЕТОВ ВО ВСЕ ПУНКТЫ РОССИИ, ИСКЛЮЧАЯ АЭРОПОРТ «ДОМОДЕДОВО»

«Белавиа» продлила приостановку выполнения полетов во все пункты России за исключением аэропорта «Домодедово», сообщила **пресс-служба** национальной авиакомпании в среду.

«В связи с приостановкой международных авиационных перевозок в ряде стран из-за ситуации с коронавирусом авиакомпания «Белавиа» продлевает приостановку выполнения полетов по ряду направлений», – говорится в сообщении.

Так, по 31 января 2021 года приостанавливаются полеты во все пункты России, кроме «Домодедово», в связи с отсутствием разрешения со стороны Российской Федерации.

ИНТЕРФАКС; 2020.12.16; ТУРЦИЯ С 17 ДЕКАБРЯ ОТМЕНЯЕТ ОГРАНИЧЕНИЯ НА ПРОВОЗ РУЧНОЙ КЛАДИ В САЛОНАХ САМОЛЕТОВ

Управление гражданской авиации Турции отменит 17 декабря запрет на провоз ручной клади пассажирами в салоне самолета, сообщил генеральный директор авиакомпании Turkish Airlines Билал Экши.

Запрет на провоз ручной клади был введен в августе после возобновления авиасообщения между Россией и Турцией.

«Ручная кладь вернулась в салоны самолетов! Главное управление гражданской авиации Турции (SHGM) разрешило провозить ручную кладь в салонах самолета с 17 декабря», – написал он в Twitter.

Российские перевозчики, выполняющие рейсы в Турцию, также отменяют ограничения по багажу. «Наши партнеры, авиакомпании Royal Flight и «Уральские авиалинии», уведомили нас, что с 17 декабря возвращаются старые правила перевозки ручной клади в Турцию, а введенные из-за пандемии коронавируса ограничения отменяются», – сообщила порталу «Интерфакс-Туризм» руководитель отдела по связям с общественностью туроператора Coral Travel Марина Макарьева.

Ограничение на провоз ручной клади было введено в августе 2020 года Управлением гражданской авиации республики, чтобы ускорить процесс посадки и снизить риски заражения коронавирусом. По новым правилам, в салон можно было взять только дамскую сумку, мужской портфель (барсетка), средства гигиены для ребенка и детское питание, ноутбук в сумке. Нарушение правила могло послужить причиной для отказа пассажиру в перевозке.

ТАСС; 2020.12.16; ВЛАСТИ КАМЧАТКИ ПРЕДЛОЖИЛИ УВЕЛИЧИТЬ ЧИСЛО МЕСТ В САМОЛЕТАХ, ЛЕТАЮЩИХ В РЕГИОН

Власти Камчатского края направили в Минвостокразвития РФ предложения для повышения транспортной доступности региона. Речь идет об увеличении количества мест в салонах эконо-класса для пассажиров, летающих на льготных условиях, и дополнительном финансировании из федерального бюджета для субсидирования сниженных тарифов, сообщили в среду ТАСС в краевом **Минтрансе**.

Добраться на Камчатку из большинства регионов России можно только по воздуху. При этом стоимость авиабилетов по популярным маршрутам в летний период доходит до 100 тыс. рублей. Для повышения транспортной доступности региона на полуострове уже более пяти лет действует государственная программа субсидирования авиабилетов, согласно которой льготные категории граждан могут приобрести их по сниженным ценам. «Ситуация со стоимостью авиабилетов по льготным тарифам из Петропавловска-Камчатского до Москвы в летний период остается напряженной. Для решения вопроса транспортной доступности необходимо при планировании объемов перевозок по маршруту Петропавловск-Камчатский – Москва предусмотреть большее количество кресел в салоне экономического класса для льготников, летающих по специальному тарифу. Их должно быть не менее 30% от общего количества мест. Также необходимо рассмотреть возможность дополнительного финансирования из федерального бюджета на субсидирование льготных билетов. Эти предложения направлены в Минвостокразвития РФ», – сказали в министерстве.

В регионе также действует программа так называемых «плоских» тарифов, по которой для пассажиров фиксируется стоимость авиабилетов по популярным маршрутам, а недополученная разница возмещается авиакомпаниям из средств федерального бюджета. Например, стоимость перелета по льготному тарифу из Петропавловска-Камчатского в

Москву зимой составляет 26 тыс. рублей при экономическом обосновании стоимости маршрута в 50 тыс. рублей.

В декабре 2019 года президент России Владимир Путин на большой пресс-конференции, отвечая на вопрос корреспондента с Камчатки о труднодоступности региона, заверил, что программа «плоских» тарифов на авиабилеты на Дальний Восток, реализуемая группой «Аэрофлот», отменена не будет.

<https://tass.ru/ekonomika/10267349>

ТАСС; 2020.12.16; ВЛАСТИ МОСКВЫ ГОТОВЯТ ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО РЕШЕНИЮ ПРОБЛЕМЫ ЗАСТРОЙКИ ОКОЛО АЭРОПОРТОВ

Власти Москвы готовят предложения по изменению законодательства, которые помогут разрешить споры вокруг застройки жильем территорий, расположенных недалеко от аэропортов. Об этом сообщила в среду председатель Москомстройинвеста Анастасия Пятова на пресс-конференции.

«Сказать, что на сегодня мы эту проблемы решили, невозможно. <...> Мы готовим и даем предложения, но пока какого-то решения здесь не принято. Мы готовим предложения по внесению [изменений] в законодательство», – ответила Пятова на вопрос о разрешении споров между застройщиками и Росавиацией.

По словам председателя Москомстройинвеста, за последний месяц по этому вопросу федеральные и столичные власти и ведомства провели несколько совещаний, однако окончательный подход к проблеме с жилой застройкой около аэропортов пока не выработан. Пятова добавила, что столичные власти следят за ситуацией вокруг дольщиков, которые не могут получить ключи от квартир из-за судебных разбирательств. В частности, по словам Пятовой, речь идет о жилом комплексе «Филатов луг» в Новой Москве, судебные разбирательства вокруг которого начались в 2019 году и продолжаются до сих пор.

Так, в 2019 году Росавиация попыталась отозвать выданное компании «Бизнес групп» (дочерняя компания застройщика объекта ГК «Инград») согласование на строительство, однако Арбитражный суд Московской области признал недействительным аннулирование соглашения.

Кроме того, летом 2019 года иск в Мосгорсуд к «Бизнес групп» относительно ЖК «Филатов луг» подал заместитель московского прокурора по надзору за исполнением законов на воздушном и водном транспорте. Суд частично удовлетворил требования прокуратуры и запретил застройщику превышать высотные отметки, указанные в решении суда, а также заключать договоры на жилые объекты, рекламировать ЖК «Филатов луг» и проводить в Росреестре любые регистрационные действия с жильем в ЖК. Запрет заключать и регистрировать сделки в ЖК действует и сегодня.

<https://tass.ru/moskva/10270387>

ИНТЕРФАКС; 2020.12.16; РЕШЕНИЯ ПО ВВОДУ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ЖК «ФИЛАТОВ ЛУГ» ВОЗЛЕ АЭРОПОРТА «ВНУКОВО» ПОКА НЕТ

Столичные власти проводят консультации и совещания с Росавиацией для решения вопроса по вводу в эксплуатацию ЖК «Филатов луг», расположенного недалеко от аэропорта «Внуково», сообщила журналистам председатель Москомстройинвеста Анастасия Пятова.

«Мы работаем над этой проблемой. Постоянно проводим совещания и консультации с Росавиацией, предлагаем различные варианты выхода из ситуации, но готового решения пока нет», – сказала Пятова в среду.

Строительство ЖК «Филатов луг» началось в конце 2017 года на территории новой Москвы в поселении Московский, у деревни Картмазово. С 2017 участок со всей необходимой документацией и согласованиями был продан дочерней компании ГК

«Инград», который и является текущим застройщиком, – ООО «Бизнес Групп». На сегодняшний день комплекс достроен и распродан.

Ранее **Росавиация** призывала аннулировать согласование строительства комплекса в связи с тем, что его расположение и высотные габариты влияют на безопасность полетов. На сторону застройщика проекта ГК «Инград» встал Арбитражный суд Московской области, который в конце прошлого года признал недействительным решение об аннулировании. Однако противоречие до сих пор не исчерпано.

На прошлой неделе было опубликовано экспертное заключение филиала «НИИ Аэронавигации» ФГУП ГосНИИ ГА о том, что ЖК «Филатов луг» не мешает посадке самолетов во «Внуково».

ИНТЕРФАКС; 2020.12.16; ЭКС-ГЕНПОДРЯДЧИК СТРОИТЕЛЬСТВА ТЕРМИНАЛА В АЭРОПОРТУ ЮЖНО-САХАЛИНСКА ПОДАЛ ЗАЯВЛЕНИЕ О САМОБАНКРОТСТВЕ

Экс-генподрядчик строительства пассажирского терминала в аэропорту Южно-Сахалинска – ООО «Сахалинская механизированная колонна №68» (СМК-68) – направило в Арбитражный суд Сахалинской области заявление о собственном банкротстве.

Согласно картотеке арбитражных дел, заявление принято судом. Первое заседание по делу назначено на 18 января 2021 года.

«Компания в предбанкротном состоянии, и выхода из этой ситуации нет. Объемов работ у нас нет, участвовать в торгах мы тоже не можем», – сообщил «Интерфаксу» генеральный директор СМК-68 Александр Веклич.

При этом 10 декабря председатель правительства Сахалинской области Алексей Белик на заседании областной думы заявил, что у СМК-68 портфель контрактов составляет 12 млрд рублей.

«Из 12 млрд рублей подрядов нужно вычестить 7,3 млрд рублей по расторгнутому с нами контракту на строительство терминала в аэропорту. Единственный «живой» контракт у нас – это строительство перрона в аэропорту Южно-Сахалинска за 1,2 млрд рублей. Работы по нему выполнены на 300 млн рублей, из которых 100 млн рублей пока не получили. И на перроне зимой работы выполнять нельзя. По контракту на реконструкцию очистных сооружений в Южно-Сахалинске на 2,8 млрд рублей работ осталось на 30 млн рублей. Еще один контракт на строительство детской школы искусств в Луговом с лета приостановлен заказчиком», – прокомментировал «Интерфаксу» Веклич.

Кроме того, по его словам, заказчик строительства терминала в аэропорту Южно-Сахалинска – АО «Аэровокзал «Южно-Сахалинск» (принадлежит правительству области – ИФ) – не оплатил часть выполненных СМК-68 работ на сумму 84 млн рублей, а также приобретенное для объекта дорогостоящее оборудование. «Заказчик сказал, что ему оно не нужно и что придет инвестор (который достроит терминал – ИФ) и будет делать новый проект», – пояснил Веклич.

Гендиректор отметил, что достроить терминал они могли бы уже в этом году, но «нам не дали, так как правительство региона решило передать аэровокзал в частные руки». «Проблемы начались сразу после смены руководства заказчика. Графики работ были нарушены, так как заказчик под разными предлогами не выдавал чертежи для производства работ», – считает он.

На начало 2020 года в СМК-68 работало 695 человек, в настоящее время осталось 185 человек.

Ранее, 19 ноября, **пресс-служба** областного правительства сообщала, что СМК-68 находится в предбанкротном состоянии и задолжала своим сотрудникам зарплату в размере около 35 млн рублей. Губернатор Валерий Лимаренко тогда поручил правительству области разобраться с ситуацией по долгам и «задействовать все возможные ресурсы».

По словам гендиректора предприятия, на начало декабря долг по зарплате составлял 45 млн рублей, в настоящее время он снизился до 7,2 млн рублей. И эта сумма «в ближайшее время будет закрыта», отметил Веклич.

СМК-68 в 2017 году выиграла конкурс на строительство пассажирского терминала в аэропорту Южно-Сахалинска за 6,7 млрд рублей, в 2019 году его должны были сдать в эксплуатацию. Но в 2018 году проект терминала отправили на доработку, после чего объект подорожал до 11,8 млрд рублей. В октябре 2019 года **пресс-служба** областного правительства сообщала, что возведение терминала «завершено на две трети и строительство идет в соответствии с утвержденными сроками». Но осенью 2020 года контракт с СМК-68 был расторгнут «по обоюдному согласию».

ИНТЕРФАКС; 2020.12.16; СУД ВЗЫСКАЛ С АВИАКОМПАНИИ «СКОЛ» 1,1 МЛРД РУБ. ПО ТРЕТЬЕМУ ИСКУ ГТЛК

Арбитражный суд Москвы принял решение взыскать с ООО «Авиакомпания «Скол» (Калининград) 1,12 млрд рублей долга по иску ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ГТЛК).

«Удовлетворить иск полностью», – говорится в картотеке арбитражных дел.

Другие подробности пока не опубликованы.

Как сообщалось, в мае ГТЛК подала в суд три исковых заявления о взыскании с АК «Скол» в общей сложности 2,78 млрд рублей. Тогда в авиакомпании «Интерфаксу» заявляли, что рассчитывают достигнуть с лизинговой компанией соглашения о реструктуризации задолженности на срок до 7 лет. Представитель авиакомпании говорил также, что всего «Скол» получила в лизинг от ГТЛК 35 воздушных судов.

В августе 2020 года Арбитражный суд Москвы принял решение взыскать с авиакомпании 409,1 млн рублей долга и 68 млн рублей неустойки по лизинговым платежам (по иску с требованиями в размере 554,7 млн рублей). В ноябре суд взыскал еще 852,47 млн рублей долга и 137 млн рублей неустойки по лизинговым платежам (по иску с требованиями на 1,1 млрд рублей).

ГТЛК поставляет в лизинг технику и оборудование для авиационных, транспортных компаний и других отраслей. Единственный акционер компании – РФ, управление осуществляет **Минтранс**.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», авиакомпания «Скол» зарегистрирована в Калининграде, принадлежит ее гендиректору Сергею Шилову. Флот состоит из вертолетов и самолетов, в том числе пяти L-410. Основной аэропорт базирования – «Черемшанка» (Красноярский край, Емельяновский район).

На сайте авиакомпании говорится, что она предоставляет вертолетные услуги нефтегазовым компаниям, правительству Ханты-Мансийского автономного округа и администрации Сургутского района, была задействована при авиаработах за рубежом.

[Вернуться в оглавление](#)