



Ежедневный мониторинг СМИ

22 ЯНВАРЯ 2021

СОДЕРЖАНИЕ

ГТРК ЯМАЛ, 21.01.2021 19:29; ГУБЕРНАТОР ЯМАЛА ОБСУДИЛ С МИНИСТРОМ ТРАНСПОРТА РФ СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ И РАЗВИТИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ 3 ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2021.01.22; АВИАКОМПАНИИ ВНОВЬ ПРОСЯТ ПОМОЩИ У ПРАВИТЕЛЬСТВА; ИНАЧЕ БАНКРОТСТВА НЕМИНУЕМЫ, ГОВОРЯТ В ПРОФИЛЬНОЙ АССОЦИАЦИИ	3
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.01.22; ФУРЫ НАГРУЗИЛИ БУМАЖКАМИ; НОВЫЙ ФОРМАТ ТРАНСПОРТНОЙ НАКЛАДНОЙ ВЫЗВАЛ ЗАМЕШАТЕЛЬСТВО НА РЫНКЕ	4
ТАСС; АЛЕКСАНДРА БУДЕР; 2021.01.21; МИНИСТР ПО РАЗВИТИЮ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА И АРКТИКИ: ЛЕД БУДЕТ ПРОЛОМЛЕН.....	6
ЛЕНТА.РУ; САРДЖВЕЛАДЗЕ СОФИЯ; 2021.01.22; МИР В КОНЦЕ ТОННЕЛЯ; АЗЕРБАЙДЖАН ОБЕЩАЕТ КАРАБАХУ СВЕТЛОЕ БУДУЩЕЕ. ПОЧЕМУ В АРМЕНИИ ЭТОМУ НЕ РАДЫ?.....	9
ИЗВЕСТИЯ; АННА КАЛЕДИНА; 2021.01.22; МИНИСТЕРСТВА ПОПУЛЯРНЫХ ДЕЛ: РОССИЯНЕ НАЗВАЛИ 10 САМЫХ ЭФФЕКТИВНЫХ ВЕДОМСТВ; В ТОП НЕ ВОШЛИ ОРГАНЫ ВЛАСТИ, КУРИРУЮЩИЕ ФИНАНСЫ, ЭКОНОМИКУ И СОЦИАЛЬНОЕ РАЗВИТИЕ	13
КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; ЮЛИЯ СМИРНОВА; 2021.01.21; ШЕСТЬ КУРОРТНЫХ СТРАН, ГДЕ ЖДУТ РОССИЙСКИХ ТУРИСТОВ	15
ТАСС; 2021.01.21; В КУРГАНСКОЙ ОБЛАСТИ ПЛАНИРУЮТ КАПИТАЛЬНО ОТРЕМОНТИРОВАТЬ 40 КМ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВТОДОРОГ	17
ВЕДОМОСТИ; МАТВЕЙ КАТКОВ, АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2021.01.22; РЫНОК ГАЗОМОТОРНОГО ТОПЛИВА В РОССИИ ВЫРОС ВОПРОКИ ВЛИЯНИЮ КОРОНАВИРУСА; ПОТРЕБЛЕНИЕ БЕНЗИНА И ДИЗЕЛЯ В 2020 ГОДУ, НАПРОТИВ, ОЩУТИМО СНИЗИЛОСЬ	17
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.01.21; СПЕЦТЕХНИКА С ПОНИЖЕННОЙ ШТРАФНОЙ НАГРУЗКОЙ; ПОЖАРНЫХ ОСВОБОДЯТ ОТ ШТРАФОВ, КАК ВОЕННЫХ	18
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.01.21; ЗА СЧЕТ СИСТЕМЫ «ПЛАТОН» В 2021 ГОДУ ОТРЕМОНТИРУЮТ 260 КМ ТРАСС.....	20
ТАСС; 2021.01.21; ПЕСКОВ ЗАЯВИЛ, ЧТО ПОРУЧЕНИЕ ПУТИНА ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ РАЗВЯЗКИ В ХИМКАХ ВЫПОЛНЕНО	21
ТАСС; 2021.01.21; МЭР ПРЕДСТАВИТ К ОБСУЖДЕНИЮ СНИЖЕНИЕ ИЛИ ОТМЕНУ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА ДЛЯ ЭКОЛОГИЧНЫХ МАШИН.....	21
ТАСС; 2021.01.21; В МОСКВЕ ТЕСТИРУЮТ ЛЕТАЮЩЕЕ ТАКСИ, СПОСОБНОЕ ПРЕОДОЛЕВАТЬ ДО 100 КМ.....	22
ТАСС; 2021.01.21; МОСКВИЧИ СМОГУТ ОПЛАТИТЬ ПРОЕЗД В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ КАРТОЙ «ТРОЙКА» В 2021 ГОДУ	23
REGNUM; АНАСТАСИЯ СТЕПАНОВА; 2021.01.21; МИЛЛИАРДЫ НА НАЦПРОЕКТЫ: КТО ПОЛУЧИЛ САМЫЕ КРУПНЫЕ СУБСИДИИ В 2020 ГОДУ?23	
ИНТЕРФАКС; 2021.01.21; УЧЕНЫЕ ПРЕДЛОЖИЛИ АЛЬТЕРНАТИВУ СЕВЕРОМУЙСКОМУ ТОННЕЛЮ-2 НА БАМЕ ИЗ-ЗА СЕЙСМООПАСНОСТИ.....	27
ПРАЙМ; 2021.01.21; РЖД В 2020 Г КУПИЛИ 566 НОВЫХ ЛОКОМОТИВОВ	28

ПРАЙМ; 2021.01.21; РЖД СООБЩИЛИ О РЕКОРДНЫХ ТЕМПАХ СТРОИТЕЛЬСТВА ПУТЕПРОВОДА В САМОМ «УЗКОМ» МЕСТЕ МЦД.....	28
ТАСС; 2021.01.21; ЕЭК ПРЕКРАЩАЕТ ДЕЙСТВИЕ ПОШЛИНЫ В 34,22% НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ КОЛЕСА ИЗ УКРАИНЫ	29
ТАСС; 2021.01.21; ПАССАЖИРОПОТОК В ПОЕЗДАХ ЦППК В МОСКВЕ И ПОДМОСКОВЬЕ В 2020 ГОДУ СНИЗИЛСЯ НА 23%.....	29
ТАСС; 2021.01.21; УРАЛЬСКИЙ НОЦ ПОЛУЧИТ БОЛЕЕ 2 МЛРД РУБЛЕЙ НА ПРОЕКТЫ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА	30
КОММЕРСАНТЪ С-ПЕТЕРБУРГ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2021.01.22; ПЕРЕВАЛКУ УДЕРЖАЛИ ОТ ОБВАЛА, НО ОНА ВСЕ РАВНО СНИЗИЛАСЬ ВПЕРВЫЕ С 2018 ГОДА.....	30
ТАСС; 2021.01.21; «СОВКОМФЛОТ» ЗАКАЗАЛ НОВЫЙ ГАЗОВОЗ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ СПГ КОНЦЕРНА TOTAL	31
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СВЕТЛАНА МЕНТЮКОВА; 2021.01.21; АВИАПЕРЕВОЗКИ ДЛЯ ЖИТЕЛЕЙ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА СУБСИДИРУЮТ ПО 21 МАРШРУТУ	32
ТАСС; 2021.01.21; В МИНТРАНСЕ СООБЩИЛИ, ЧТО РЕШЕНИЙ ОБ ИЗМЕНЕНИИ ПРАВИЛ ПРОВОЗА БАГАЖА В САМОЛЕТАХ НЕТ	32
РАДИО SPUTNIK; 2021.01.21; СОЮЗ ПАССАЖИРОВ РОССИИ НЕ ПОДДЕРЖАЛ УЖЕСТОЧЕНИЕ НОРМ ПРОВОЗА АВИАБАГАЖА	33
BUSINESS FM; 2021.01.21; «АЭРОФЛОТ» ПРЕДЛАГАЕТ «УРЕЗАТЬ» НОРМЫ БАГАЖА НА 20%	34
РЕН ТВ # НОВОСТИ, 21.01.2021 23:22; В РОССИИ ХОТЯТ УЖЕСТОЧИТЬ НОРМЫ ПРОВОЗА БАГАЖА	35
ТАСС; 2021.01.21; КАБМИН ВЫДЕЛИТ 5 МЛРД РУБЛЕЙ НА СУБСИДИРУЕМЫЕ АВИАПЕРЕЛЕТЫ С ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА.....	35
РОССИЯ 1 # ВЕСТИ, 21.01.2021 20:11; ЗАСЕДАНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА	36
ТАСС; 2021.01.21; МАГАДАНСКИЕ ПЕНСИОНЕРЫ СМОГУТ БЕСПЛАТНО ЛЕТАТЬ В МОСКВУ И ОБРАТНО.....	37
ТАСС; 2021.01.21; UTAIR НЕ ПЛАНИРУЕТ В 2021 ГОДУ ПОВЫШАТЬ СТОИМОСТЬ АВИАБИЛЕТОВ.....	37

ПУБЛИКАЦИИ

ГТРК ЯМАЛ, 21.01.2021 19:29; ГУБЕРНАТОР ЯМАЛА ОБСУДИЛ С МИНИСТРОМ ТРАНСПОРТА РФ СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ И РАЗВИТИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ

21 января в Москве прошла рабочая встреча министра транспорта России **Виталия Савельева** и губернатора Ямала **Дмитрия Артюхова**. Темами для обсуждения стали реализация в округе крупных инфраструктурных проектов, строительство дорог и развитие авиасообщения. **Дмитрий Артюхов** рассказал об обеспечении доступности и комфорта авиаперевозок.

«Для северян авиаперевозки имеют ключевое значение, поэтому мы делаем все для их развития. Из бюджета округа субсидируем 34 маршрута из ямальских городов в российские регионы, в том числе на юг. Благодаря этому ямальцы летают по доступной цене. Также развиваем наши аэропорты, чтобы они были безопасными и комфортными для пассажиров», – сообщил губернатор.

В 2020 году с опережением графика открыт **Пуровский мост** – первый в России подобный объект, построенный полностью за счет частного инвестора. Также в прошлом году открыт круглогодичный проезд по дороге **Надым-Салехард**. Впервые столица округа обеспечена непрерывным автомобильным сообщением. Раньше добраться до столицы округа на машине можно было только по зимнику.

Также на встрече обсудили дальнейшее инфраструктурное развитие Ямала, в частности, реализацию крупных инфраструктурных проектов – **Северного широтного хода** и железнодорожной магистрали **Бованенково-Сабетта**. **Дмитрий Артюхов** отметил, что они имеют важное значение для реализации промышленного потенциала округа и решения поставленной Президентом задачи по увеличению грузопотока Северного морского пути.

https://vesti-yamal.ru/ru/vjesti_jamal/gubernator_yamala_obsudil_s_ministrom_transporta_rf_stroitelstvo_dorog_i_razvitiye

На ту же тему:

<https://russia24.pro/moscow/272811877/>

<https://moscow.media/moscow/272811877/>

<https://news-life.pro/moscow/272811877/>

<https://smotrim.ru/article/2513431>

<https://news.sputnik.ru/ekonomika/619148f7236b3839922abdaad738cb027e577eb7>

ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2021.01.22; АВИАКОМПАНИИ ВНОВЬ ПРОСЯТ ПОМОЩИ У ПРАВИТЕЛЬСТВА; ИНАЧЕ БАНКРОТСТВА НЕМИНУЕМЫ, ГОВОРЯТ В ПРОФИЛЬНОЙ АССОЦИАЦИИ

Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ), в которую входят все крупнейшие авиакомпании страны, 14 января обратилась с письмом (есть в распоряжении «Ведомостей») к **руководителю департамента гражданской авиации Минтранса Светлане Петровой**. АЭВТ просит выделить 53 млрд руб. из федерального бюджета в качестве субсидий на частичную компенсацию расходов авиакомпаний в декабре 2020 – июне 2021 г. Объемы перевозок в коронакризис остаются низкими и у компаний снижаются доходы, объясняют в АЭВТ. **В министерстве «Ведомостям» подтвердили получение письма, но комментировать его отказались.**

В прошлом году правительство выделило на эти цели 20,95 млрд руб. и распределяло их между перевозчиками из расчета 365 руб. (позже 685 руб.) за каждого потерянного пассажира с февраля по ноябрь. Для сравнения: прогнозные расходы перевозчиков в IV

квартале 2020 г. и I квартале текущего года – 353,4 млрд руб., это аренда или лизинг воздушных судов, их техобслуживание, аэропортовое обслуживание, зарплата и социальные отчисления. Деньги, как и в 2020 г., АЭВТ предлагает в первую очередь направить на зарплаты авиационному персоналу, лизинг и оплату стоянки простаивающих судов.

Выплата позволит снизить угрозу банкротств авиакомпаний, считают в ассоциации. «В первом полугодии 2021 г. экономическое положение перевозчиков продолжит ухудшаться из-за снижения потребительского спроса, низкой платежеспособности населения, ограничений на международное сообщение и волатильности рубля», – говорится в письме. Нагрузка по платежам вырастет – кроме текущих налогов перевозчики должны будут заплатить налоги и арендную плату за предыдущие периоды, по которым предоставлялась отсрочка.

В пандемичный 2020 год российские авиакомпании снизили перевозки на 46% по сравнению с предыдущим годом, обслужив 69,17 млн человек (предварительные данные **Росавиации**). В 2020 г. вся мировая авиация испытала самый тяжелый кризис в истории. Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) несколько раз меняла свой прогноз по убыткам авиакомпаний всего мира: по последней оценке, в 2020 г. он составит \$118,5 млрд, в 2021 г. – \$38,7 млрд. Возвращения к докризисным объемам перевозок IATA ожидает не ранее 2024 г.

По прогнозу АЭВТ, операционные убытки российских авиакомпаний в 2020 г. достигнут 200 млрд руб. В 2018 г. они составили 51,7 млрд руб., в 2019 г. – 38,6 млрд руб.

В октябре прошлого года ассоциация уже направляла письмо в правительство с просьбой о выделении 50 млрд руб. на помощь перевозчикам. **В Минтрансе обещали рассмотреть документ, но деньги пока не выделены.**

Гендиректор агентства Infomost Борис Рыбак считает, что только такая прямая денежная поддержка – единственный способ избежать банкротства компаний. «Все наши авиакомпании сегодня де-факто банкроты, включая «Аэрофлот». Если бы кто-то сегодня предъявил к оплате их обязательства, они бы все обанкротились. Показатели долговой нагрузки авиакомпаний РФ сегодня превышают нормативы в три раза. Но, очевидно, банки не пойдут на банкротства», – говорит эксперт. При этом объема средств в 53 млрд руб. будет явно недостаточно, добавляет он: «Весь пакет поддержки американских авиакомпаний в 2020 г. составил \$72 млрд. Хотя американский авиарынок больше российского». Рыбак также считает, что нужно менять схему этих субсидий – в 2020 г. она оказалась непрозрачной, так как большую часть денег (7,9 млрд руб.) получила группа «Аэрофлот» (материнская компания и две «дочки» – «Россия» и «Аврора»).

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/01/21/855022-aviakompanii-pomoschi>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.01.22; ФУРЫ НАГРУЗИЛИ БУМАЖКАМИ; НОВЫЙ ФОРМАТ ТРАНСПОРТНОЙ НАКЛАДНОЙ ВЫЗВАЛ ЗАМЕШАТЕЛЬСТВО НА РЫНКЕ

Новые правила заполнения транспортной накладной создали сложности для рынка автомобильных перевозок. Теперь необходимо указать в документе всех участников процесса, что не всегда возможно. В результате создаются налоговые риски. Игроки пока не могут оценить масштаб потенциальных потерь, однако, по их мнению, новый порядок приведет к сокращению числа участников транспортной цепочки. Это, в свою очередь, снизит возможности перевозчиков, поскольку им будет сложнее быстро привлечь транспорт у других компаний.

С 1 января вступили в силу новые правила перевозок грузов автомобильным транспортом, в частности были внесены изменения в форму товарно-транспортной накладной (ТТН). Как рассказали “Ъ” участники рынка, с ее заполнением уже возникли сложности.

Как поясняет управляющий партнер юридической компании «Иккерт и партнеры» Павел Иккерт, в накладную добавлена возможность внести отметку о том, что лицо «является экспедитором», которая должна быть обязательно сделана, если накладная заполняется именно им. «Таким образом, экспедитор, в соответствии с новой формой накладной, отнесен к грузоотправителям, а ранее указывался как перевозчик,— поясняет юрист.— Соответственно, в случае нарушений при заполнении документа ответственность на экспедитора может быть наложена именно как на отправителя груза, что существенно повышает для него риски, в том числе и привлечения к ответственности за нарушения налогового законодательства».

Как пояснил “Ъ” гендиректор Globaltruck Илья Саттаров, в сделках с большим количеством участников нет возможности отразить всех в документе.

«В результате часть участников не включается в ТТН, и единственным документом, подтверждающим выполнение услуги (для отнесения издержек на затраты), остаются договоры, что, безусловно, может вызвать налоговые риски,— рассказывает он.— Часть крупных грузоотправителей уже предъявляют нам новые требования к оформлению документации, но, скорее, пока в формате диалога и консультаций по правилам заполнения, так как у рынка в целом нет финальной четкой картины».

Начальник отдела российского экспедирования логистической компании «Даксер» Алексей Черкашин согласен, что вступление в силу новых правил «осложнило процесс оформления транспортных накладных». Директор по транспортным операциям FM Logistic Маргарита Табунова подчеркивает, что у игроков рынка много вопросов об использовании новой формы и они «ждут разъяснений ФНС и Минтранса».

Масштаб налоговых рисков и возможных потерь для отрасли участники рынка пока оценить не берутся, но, по мнению Ильи Саттарова, потенциально он велик. В первую очередь изменения приведут к сокращению количества участников в сделках, что не всегда хорошо. «Например, в отраслях, где есть большое колебание спроса (ритейл, e-commerce), зачастую возникает потребность в доставке груза через несколько часов после формирования его на складе. И если заказчик работает только с ограниченным кругом крупных транспортных компаний, то существуют высокие риски, что у тех «в моменте» не окажется готового транспорта в нужном регионе»,— поясняет он. Заказчик мог нанять экспедитора, который привлечет транспорт от других контрагентов. Теперь такие сделки будут существенно затруднены, так как в базовом варианте транспортная компания может привлечь на подряд только собственника транспорта, что не всегда возможно, добавляет Илья Саттаров.

Основные риски, говорит эксперт НАПТА Тарас Коваль, возникают потому, что в транспортной накладной смешиваются отношения, которые регулируются договором перевозки груза, с элементами договора транспортно-экспедиторского обслуживания. Кроме того, вводятся новые понятия, определений которых нет в транспортном праве.

«Например, «лицо, от которого забирается груз»,— говорит он.— А кто же тогда грузоотправитель? Результат: из-за возможной путаницы резко повышаются риски участников транспортной цепочки, касающиеся сохранности груза, и риски переквалификации услуги ФНС с незачетом расходной части».

По словам Павла Иккерта, наиболее очевидным путем устранения рисков, безусловно, является недопущение нарушений самим экспедитором. Но он напоминает, что помимо электронного документооборота сохраняется возможность использования накладных на бумажных носителях, «а определить достоверность сведений, которые в них указаны, куда сложнее».

<https://www.kommersant.ru/doc/4654952>

ТАСС; АЛЕКСАНДРА БУДЕР; 2021.01.21; МИНИСТР ПО РАЗВИТИЮ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА И АРКТИКИ: ЛЕД БУДЕТ ПРОЛОМЛЕН

Регионы Дальнего Востока и территории Арктической зоны РФ успешно смогли приспособиться к новой реальности, возникшей в результате пандемии. Более того, ряд противовирусных ограничений во многом стал трамплином к развитию некоторых сфер, в частности цифровой. О создании социальной карты дальневосточника в электронном виде, универсальном малом аэродроме и единой дальневосточной авиакомпании, а также о будущем Северного морского пути в интервью ТАСС в ходе Гайдаровского форума рассказал **министр РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики Алексей Чекунов**.

– Алексей Олегович, хотелось бы начать с вашего участия в оргкомитете по подготовке и обеспечению председательства Российской Федерации в Арктическом совете в 2021–2023 годах. Расскажите, какие первые шаги будут предприняты. Как будет функционировать оргкомитет и какие вопросы, на ваш взгляд, должны быть решены в первую очередь?

– Мы совместно с Министерством иностранных дел РФ готовим план мероприятий по председательству России в Арктическом совете. Есть три основные темы. Первая – качество жизни людей в Арктической зоне, качество жизни коренных малочисленных народов и тех, кто создает новую экономику Арктики.

Далее – экономическое развитие. Арктика – это территория экономического прорыва, там реализуются крупнейшие проекты, причем не только в области освоения углеводородного сырья, но и в области технологичной разработки месторождений, создания новых перерабатывающих производств, развития рыболовного промысла, логистики, Северного морского пути.

И наконец, это климатическая повестка. Три эти темы мы будем развивать, предлагать нашим международным партнерам в рамках председательства России в Арктическом совете.

– В конце 2020 года стало известно, что единая дальневосточная авиакомпания будет создана на базе «Авроры», контрольный пакет акций которой принадлежит правительству Сахалинской области. Как будут распределены акции нового холдинга между остальными регионами Дальнего Востока?

– Единственно возможным способом – по справедливости. Очевидно, что, поскольку базовой авиакомпанией является «Аврора», которая традиционно базировалась в Сахалинской области, этот регион сохранит за собой половину акций минус одну. «Золотую акцию» получит Министерство по развитию Дальнего Востока, что позволит влиять на стратегические решения и обеспечивать равноправный доступ жителей Дальнего Востока к услугам этой авиакомпании. И все дальневосточные регионы, задействованные в этом проекте, получают по 5% акций.

Был такой анекдот, который превратился в поговорку: «Вам шашечки или ехать?» (смысл в том, что важнее уехать, а не выбирать вид транспорта – прим. ТАСС). Считаю, здесь неважно акционерное владение – одна акция или 50%, здесь важен принцип равноправности жителей Дальнего Востока в возможности полететь в любой уголок огромного региона.

Как вы можете представить, десяток [существующих] авиакомпаний, которые независимо функционируют и сами определяют, куда, на чем и, главное, когда летать – это абсолютно неэффективно

Отсутствовала синхронизация на уровне маршрутов: люди, прилетев в один населенный пункт, могли по три дня ждать следующий рейс. Соответственно, авиационная доступность была очень низкой.

– Какой будет аэродромная инфраструктура?

– Мы самым пристальным образом будем работать над тем, чтобы ее воссоздать или создать заново. Есть хорошие международные принципы: малые аэродромы иногда настолько симпатичны, что в них комфортнее, чем в гигантских муравейниках, где

ежегодно обслуживают десятки миллионов пассажиров. Малый аэродром может даже стать точкой притяжения для жителей самих населенных пунктов. Думая об этом, мы работаем над концепцией такого унифицированного интересного малого аэродрома, где будет объект торговли, общепит. К тому же это способ поддержать и развить туризм.

– Какие компании войдут в холдинг помимо уже известной сахалинской «Авроры»?

– Все крупнейшие авиакомпании Дальнего Востока будут участвовать без исключения. Как они войдут? Я возвращаюсь к дилемме «шашечки или ехать». Самое главное – централизованно принять решение о маршрутной сетке, о самолетах, унифицировать качество услуг. Как это реализовать? Акционерно, корпоративно, через передачу пакетов акций в управление, через приобретение блокирующих, контрольных пакетов акций, через приватизацию... Это техника, механика. Мы этим занимаемся, но главное, что будет единый центр для принятия решений, куда, на чем и когда летать. С неперенным приоритетом авиатехники российского производства. И мы с большим нетерпением ждем выхода серийной версии малого самолета. Думаем, что это будет малый самолет «Байкал».

– Принято ли решение о проведении в 2021 году Восточного экономического форума? Будет ли он и, если да, в каком формате?

– Де-юре решение еще не принято, но жизнь подсказывает, что он нам крайне необходим, нам его очень не хватало в прошлом году. Если форум будет проводиться не в традиционном формате, если к сентябрю обычные связи логистические, авиационные не будут восстановлены в должной мере, я надеюсь, мы сможем предложить некий формат, который будет интереснее, чем просто «квадратики лиц» людей, выступающих с помощью мессенджеров и телеприсутствия. ВЭФ – это крайне интересное и важное событие, к которому приковано внимание всех без исключения государств Азиатско-Тихоокеанского региона.

Мы прорабатываем концепцию [форума] и предложим организационному комитету под руководством вице-премьера – полпреда президента РФ в Дальневосточном федеральном округе Юрия Петровича Трутнева такую, которая обеспечит решение задач ВЭФ. Это качественное обсуждение вопросов развития наших ключевых восточных территорий, новой повестки, повестки развития экономики в постпандемическую эпоху, повестки технологического развития.

– Ранее вы говорили, что в 2021 году может быть начата работа по созданию социальной карты дальневосточника в электронном виде. Начата ли она? Если да, то на каком этапе находится проект?

– Работа ведется. Есть цифровизация услуг, которые человек получает от государства, – это такой тренд времени, который разные страны с разной скоростью произвели. В Эстонии, например, уже можно получить электронное гражданство.

Мы еще не там, то есть, электронная карта дальневосточника не предполагает такого лихого прыжка в будущее. Но консолидировать все государственные услуги, льготы, финансовую поддержку и сделать просто удобным для граждан транспорт, социальное обеспечение, покупки, получение каких-то социальных услуг, услуг здравоохранения, услуг образования в повседневной жизни – эта задача технологически решается абсолютно прямолинейно

Мы сейчас находимся в переговорах с несколькими партнерами из числа наиболее известных компаний России для того, чтобы запустить этот продукт стандартизированно на территории всех регионов Дальнего Востока и сделать его качественным. Думаю, в 2021 году дизайн этого проекта может быть реализован, как и «пилот».

– Сразу четыре региона ДФО (Камчатский и Забайкальский края, Бурятия и Сахалинская область) подвержены землетрясениям. Ранее Забайкалье и Бурятию «качнуло» от землетрясения на севере Монголии. Губернатор Камчатского края Владимир Солодов при этом неоднократно подчеркивал, что существующая методика распределения средств на

строительство сейсмоустойчивого жилья не позволяет решить эту проблему. Будет ли министерство добиваться пересмотра методики и увеличения дотаций на строительство сейсмоустойчивого жилья в регионах ДФО, наиболее подверженных землетрясениям?

– Мы сделали предложение, чтобы соотношение изменилось и составляло 1 к 99, где 1 – региональные, 99 – федеральные средства. Поскольку уровень бюджетной обеспеченности регионов Дальнего Востока, за исключением Сахалинской области, к сожалению, не соответствует задаче приведения сейсмоустойчивости жилого фонда и вообще фонда недвижимости к современным стандартам. Нагрузка и риски возрастают, вообще климатические риски возрастают – у нас и ураганы с другой силой обрушиваются, рушатся электросети, и землетрясения происходят с новой, с более сильной мощностью.

В этой связи, конечно, хорошо, что у нас новая, молодая и динамичная команда губернаторов. К сожалению, надо констатировать факт, что у руководителей регионов ранее не доходили руки до того, чтобы эту работу провести, – фонд поддержки, который существовал, пусть и был небольшим на федеральном уровне, просто был не выбран, не поступало заявок от регионов.

Мы на уровне федерального центра будем проводить работу, чтобы такие заявки формировались заблаговременно, чтобы и эта работа оценивалась, и ее масштаб, и происходило планирование.

Я часто говорю о том, что хочу, чтобы у нас был Госплан XXI века. В том числе, из-за реконструкции жилого фонда, это же проекты масштабные, их надо планировать заранее, бюджетировать заранее, это работа на десятилетия, а не в режиме «звоним, когда тряхануло». Планы развития регионов и планы развития жилой среды будут реализовываться нами гораздо более системно

– **Премьер-министр РФ Михаил Мишустин** по итогам рабочей поездки в Мурманскую область в ноябре прошлого года поручил ведомствам представить прогноз грузопотока в акватории Арктической зоны Российской Федерации и Северного морского пути на период до 2030 года и на перспективу до 2035 года. Каким стал этот прогноз?

– Во-первых, он динамический. Мы работаем руками с каждым крупным инвестором. Мы работаем с Росатомом очень плотно, с «Новатэком», с теми компаниями, которые реализуют перспективные проекты.

Мы рассчитываем на выход на 80 млн тонн к 2025 году, а также рассчитываем на 130 млн тонн к 2035 году. При этом мы оставляем возможность для корректировки этого прогноза по мере того, как те или иные проекты реализуются

Наша задача заключается в том, чтобы мы помогли бизнесу этот прогноз реализовать.

Благодаря усилиям компании «Новатэк» Северный морской путь по-настоящему становится магистралью, но пока магистралью в первую очередь для энергоресурсов. Однако все-таки 33 млн тонн – это очень серьезный объем, который уже прошел в 2020 году по Севморпути. Семь лет назад это было 6 млн тонн. То есть на достаточно ограниченном отрезке времени видеть рост в 5,5 раза – это вселяет уверенность в том, что и 80 млн мы возьмем в следующую пятилетку, и 130 млн возьмем. Хотя 130 млн – это уже будет просто глобальным транспортным путем, как раз тем, которым Северный морской путь и должен стать.

Для того чтобы он таким стал, мало просто цифры зафиксировать, важно все-таки стать и транзитным путем. В этой части мы рассчитываем на кратный рост, рассчитываем достигнуть не менее 10 млн тонн в следующие десять лет транзитных перевозок.

Как только мы ставим регулярную контейнерную линию, начинаем возить контейнеры, пробиваем тот самый Шанхай – Роттердам, о котором мы говорили, реализуем географическое преимущество СМП, потому что он просто короче на 40%, чем традиционный путь через Суэцкий канал, и с помощью нашей ледокольной группировки обеспечиваем регулярную круглогодичную навигацию, тогда мы победили

Я уверен, что это произойдет. Сейчас вопрос – когда именно это произойдет. Совместными усилиями будем эту дату приближать.

– Вы ранее неоднократно говорили про создание единого штаба по развитию СМП, но не очень понятно, что это за штаб. Будет ли он в итоге создан и чем будет заниматься? Как он в целом будет выглядеть?

– Севморпуть – это, по сути, экономический коридор, который включает не только портовую инфраструктуру, не только ледокольный флот и флот ледового класса, который должен возить, но и те города, которые стоят на этом маршруте. Кроме того, это те проекты, которые реализуются в рамках преференциальных режимов, которые мы принимаем, а также финансовые услуги, страхование грузов, приемлемость страховых ставок для компаний, которые используют его для навигации с тем, чтобы перевозки были не только быстрее, но и дешевле. В этой связи, я думаю, что горизонт настоящей консолидации работы по маркетингу СМП в мире составляет несколько лет; чтобы предлагать на мировом рынке перевозок конкурентоспособный продукт, нужно подготовиться.

Тем не менее существенные важные шаги на этом пути уже сделаны. Ледоколы создаются, идут по графику, и мир это видит. Компании, которые у нас уже стали резидентами Арктической зоны Российской Федерации, показывают новые суда мирового класса, даже с технологическими инновациями, которые уже сейчас выходят на маршруты. Здесь неплохо бы договориться о некоей стандартизации, потому что стандартизация транспортных средств, в том числе судов ледового класса, позволит снизить стоимость их обслуживания, создания и управления этим флотом, страхования. Собирается сильная команда тех, кто управляет этим процессом, и команда тех, кто реализует проекты. Это наши традиционные игроки, такие как Росатом, «Норникель», «Новатэк», «Фосагро», «Еврохим» и новые игроки.

Мы всерьез обсуждаем такие прорывные инновационные решения для развития СМП, как, например, энергоснабжение с плавучих АЭС. Еще пять-семь лет назад это вызывало улыбку у многих людей, а сейчас она по факту стоит в Певеке, питает и вызывает очень живой интерес. Это очень важное стратегическое направление развития.

Это все мы соберем в единый контур управления. Я рассчитываю, что это произойдет в течение двух-трех лет, здесь более коротких горизонтов вам называть пока не решусь. Когда это будет собрано в единый контур управления, это и будет отправной точкой для существования СМП как конкурентоспособного коммерческого предложения для ключевого транспортного маршрута мира. Условно Шанхай – Роттердам. Восточная Азия и Северная Европа – это сейчас главный мировой транспортный канал. Это нормально, что пока это все в тестовом режиме, зато когда через месяц, два, три регулярный рейс произойдет, лед в прямом и переносном смысле будет проломлен.

<https://tass.ru/interviews/10512039>

ЛЕНТА.РУ; САРДЖВЕЛАДЗЕ СОФИЯ; 2021.01.22; МИР В КОНЦЕ ТОННЕЛЯ; АЗЕРБАЙДЖАН ОБЕЩАЕТ КАРАБАХУ СВЕТЛОЕ БУДУЩЕЕ. ПОЧЕМУ В АРМЕНИИ ЭТОМУ НЕ РАДЫ?

Президент Азербайджана Ильхам Алиев после московских переговоров о будущем Карабаха был воодушевлен и полон оптимизма. Он рассказал, что в скором времени конфигурация всего Кавказа серьезно изменится благодаря развитию транспортной системы, а главное – новой железной дороге, которая свяжет Армению и Азербайджан с Россией и странами Закавказья. Ожидается, что новая магистраль откроет широкие перспективы для экономического развития всех государств и принесет в регион долгожданный мир. Однако в Армении, несмотря на многообещающие перспективы, оптимизма не разделяют и на скорый мир не надеются. «Лента.ру» выяснила, что известно

о новом мегапроекте, почему в нем заинтересованы Россия и Азербайджан и чем недовольны армяне.

Большие планы

Обсуждение будущего Нагорного Карабаха возобновилось сразу после новогодних праздников. 11 января президент Азербайджана Ильхам Алиев и **премьер-министр** Армении Никол Пашинян прилетели в Москву на переговоры с российским лидером **Владимиром Путиным**, которые продлились более четырех часов.

По итогам встречи было решено создать рабочую группу под руководством **вице-премьеров** Армении, России и Азербайджана, которая займется восстановлением региона после очередной войны и его дальнейшим развитием. На начальном этапе приоритетной задачей будет создание (местами с нуля) в Нагорном Карабахе современной транспортной инфраструктуры: восстановление старых и строительство новых магистралей – как автомобильных, так и железнодорожных. Первое заседание пройдет до конца января, а список конкретных предложений стороны условились представить к марту.

Частично Алиев вскоре после переговоров в Москве уже рассказывал о планах развития региона. По его словам, на территории Карабаха построят новую железную дорогу, которая изменит транспортную конфигурацию всего Кавказа. Частично работа над восстановлением дорог уже началась: в декабре при содействии российских специалистов было проведено первичное обследование приграничных участков железнодорожной инфраструктуры в Нахичевани и Армении.

После более чем 30 лет Азербайджан будет иметь сообщение с Нахичеванской автономной республикой, а Республика Армения – железнодорожный выход на Россию, на Иран. Также через Нахичеванскую автономную республику будем иметь выход на турецкий рынок, турецкие и российские железнодорожные артерии соединятся

Ильхам Алиев, президент Азербайджана

Власти Азербайджана расценивают итоги последней карабахской войны как свою победу, а потому всячески приветствуют разблокирование транспортных связей и подчеркивают, что это пойдет на пользу сразу пяти государствам региона – Турции, России, Азербайджану, Армении и Ирану, поскольку соединит их железные дороги.

Армения, для которой потеря территорий в Нагорном Карабахе стала национальной трагедией, реагирует на эти планы более сдержанно. Противники Никола Пашиняна, митингующие уже два месяца, пообещали, что не пустят премьера домой, если он заключит соглашения, ставящие под угрозу территориальную целостность страны. Видимо, поэтому на итоговой пресс-конференции армянский лидер подчеркнул, что карабахский конфликт все еще не урегулирован: не определен статус региона и не достигнуто соглашение о судьбе военнопленных.

Однако Пашинян признал, что достигнутые договоренности о разблокировании транспортных связей действительно пойдут региону на пользу и могут изменить его экономический облик.

Мы хотим иметь не одну, а несколько дорог, связывающих нас с Россией. Если железная дорога станет реальным фактором, свяжет Армению с Персидским заливом и Россией, это будет иметь переломное значение

Никол Пашинян, **премьер-министр** Армении

Как считает эксперт ИМЭМО РАН Александр Крылов, на встрече в Москве стороны договорились о том, что пока откладывают проблемы, которые не решаются на нынешнем этапе – прежде всего статус Нагорного Карабаха, – но готовы двигаться вперед там, где это возможно. В разговоре с «Лентой.ру» он выразил мнение, что разблокировка транспортных путей может стать основой и для улучшения социально-экономической ситуации, и для повышения уровня доверия.

Если внимательно посмотреть на карту, может даже сложиться впечатление, что для Армении появление новых магистралей имеет более важное значение, чем для Азербайджана. Но это не совсем так.

Светлые перспективы

Азербайджан сегодня имеет железнодорожное сообщение со всеми соседями, кроме Армении: с Россией, Ираном, Грузией и Турцией. В 2019 году объем грузовых железнодорожных перевозок страны составил 7,6 миллиона тонн на сумму 3,2 миллиарда долларов, из них на экспорт пришлось 2,32 миллиона тонн (710 миллионов долларов). Железнодорожная перевалка импортных грузов составила 5,25 миллиона тонн на сумму 2,5 миллиарда долларов.

Осенью 2017 года была запущена дорога Баку – Тбилиси – Карс. Ее предполагаемая пропускная способность оценивается в 1 миллион пассажиров и 6,5 миллиона тонн грузов в год. В дальнейшем эти показатели планируется увеличить до 3 миллионов пассажиров и 20 миллионов тонн грузов. При этом, по данным на июль 2019 года, по БТК было перевезено около 200 тысяч тонн грузов.

Говоря в Москве о создании новой железной дороги, меняющей конфигурацию всего Кавказа, Алиев имел в виду скорее не создание, а восстановление двух маршрутов: из Азербайджана через Сюникскую область Армении в Нахичеванскую автономную республику – азербайджанский анклав, а также из Еревана через Нахичевань в Сюникскую область. Оба маршрута действовали в советское время, но оказались заблокированы из-за карабахского конфликта на рубеже 1980-1990-х годов, поскольку изменилась и география региона, и отношения между странами-соседями.

Теперь для создания железнодорожного коридора в Нахичевань планируется восстановить железную дорогу из азербайджанского Горадиза в Агбенд, который до осени 2020 года находился под контролем непризнанной Нагорно-Карабахской республики (НКР). Параллельно начнется модернизация железной дороги в Нахичеванской автономии. В Сюникской области Армении линия пройдет через город Мегри. Отсутствие прямого диалога с Арменией и каких-либо отношений с соседом не мешает реализации проекта: Алиев уже заявил, что Ереван «не имеет никакого отношения к проекту», партнером Азербайджана в этом проекте является Россия, поскольку армянскими железными дорогами управляет **ОАО «РЖД»**.

Армянское государство не имеет никакого отношения к проекту Мегринской железной дороги. Мы обсуждаем данный вопрос с Россией, так как **«Российские железные дороги»** владеют железными дорогами Армении

Ильхам Алиев, президент Азербайджана

В Баку подчеркивают, что коридором смогут пользоваться Россия, Турция, Армения и Иран. Уже известно, что Анкара в этом заинтересована: еще в ноябре, сразу после подписания соглашения о прекращении войны в Нагорном Карабахе, там сообщили, что планируют построить железную дорогу в Нахичевань. По оценкам экспертов, если будет проложена ветка Карс – Гюмри и построена таким образом дорога Карс – Нахичевань – Мегри – Зангелан – Баку, годовой объем грузоперевозок по ней достигнет 10 миллионов тонн, и дорога окупится уже через 12 лет.

Помимо восстановления железнодорожного сообщения, Азербайджан планирует проложить в Карабах автомобильные дороги и построить на присоединенных территориях международный аэропорт: он может появиться в Лачинском или Кельбаджарском районе. Власти Азербайджана не устают живописать гражданам светлые перспективы проектов. К примеру, в 2019 году из Баку в Нахичевань автобусами перевезли более 41 тысячи пассажиров. Маршрут проходит через Иран, поэтому из-за таможенных проверок дорога длится восемь часов. После запуска прямого наземного сообщения в Нахичевань число пассажиров может вырасти в два-три раза.

Неудачливый сосед

Что касается Армении, то она из-за карабахского конфликта уже около 30 лет по сути находится в транспортной блокаде. Железнодорожное сообщение с Нахичеванью, основной территорией Азербайджана и Турцией было прервано. Существует ветка в Тбилиси, однако дальше в Россию поезда из Грузии не ходят из-за абхазского конфликта. В советское время именно железная дорога через Нахичевань и Мегри была для республики главной грузовой магистралью. По ней в Армению шли зерно, металлы и нефтепродукты. Дорога проходит по ровной местности, что позволяло пускать тяжелые составы до 4500 тонн. При СССР грузовой поезд из Еревана в Москву по данному маршруту шел максимум за 2,5 суток. Сегодня время следования могло бы быть короче. Пока же единственный сухопутный транспортный коридор между Арменией и Россией – автомобильный. Он пролегает через КПП Верхний Ларс в Северной Осетии на печально известной Военно-грузинской дороге. Его пропускная способность за сутки составляет около 200 фур, 40 автобусов и до 200 легковых автомобилей в оба направления. Из Армении через Верхний Ларс перевозчики ежегодно выполняют как минимум 10 тысяч рейсов в оба направления. На КПП регулярно скапливались очереди, да и сама трасса крайне небезопасна.

В ближайшие годы пропускную способность пункта обещают с помощью реконструкции увеличить до 3,8 тысячи машин в сутки. Однако некоторые специалисты высказывали мнение, что работы бесполезны, так как КПП в любом случае расположен на слишком узком участке дороги.

Верхний Ларс значительную часть года закрыт из-за снегопадов, камнепадов и так далее. Здесь все время возникают проблемы, в том числе случаются человеческие жертвы

Александр Крылов, эксперт ИМЭМО РАН

У Армении есть и морское сообщение с Россией – через Поти по морю в порт Кавказ. Но всего этого недостаточно для реализации торгового потенциала республики, считают эксперты. Если договоренности о разблокировке транспортных связей вступят в силу, Армения получит железнодорожное сообщение с Россией и Ираном и коридор до Турции. Это даст Еревану выход к Персидскому заливу, на рынки Азии и в Северную Европу через балтийские порты, рассуждает эксперт.

Собеседник «Ленты.ру» отметил еще одно важное направление для взаимодействия между странами региона – задействование водных ресурсов пограничной реки Аракс: гидроресурсов, увеличения орошаемых площадей. По словам Крылова, сейчас эти возможности используются очень мало, хотя в них заинтересованы и Турция, и Иран, и Армения, и Азербайджан. «Здесь можно сотрудничать на многосторонней межгосударственной основе, что приведет к радикальному улучшению ситуации на приграничных территориях четырех государств», – считает Александр Крылов. Однако восстановление связей в регионе – сложная задача, учитывая уровень враждебности между обществами Армении и Азербайджана, напомнил эксперт.

Крайне важно проводить работу по смягчению общественных настроений и преодолению этой многовековой, можно сказать, враждебности. В этом плане пока особой активности не наблюдается

Александр Крылов, эксперт ИМЭМО РАН

Перспективы

Судя по всему, проблемы с взаимопониманием уже начались. Так, в азербайджанском парламенте заявили, что Армения хочет, чтобы дорога в Нахичевань прошла не через Мегри, а через Иджеван, который находится гораздо севернее. Однако Баку будет настаивать на своем варианте, и если Ереван станет упорствовать, то так и останется в блокаде, пригрозил парламентарий.

«В этом случае будет задействована большая часть железной дороги Армении, они смогут на этом хорошо зарабатывать. Плюс у них будет больше контроля над дорогой. Они же не

просто так за эти годы подчистую разобрали Мегринскую дорогу. Они хотят, чтобы ее не было вообще», – пояснил депутат Расим Мусабеков.

Откуда взялась такая информация, Мусабеков не уточнял, но этого и не нужно. В Армении в ответ сразу пошли слухи о том, что Мегри передадут Азербайджану. Волна общественного недовольства дошла до Пашина, которому пришлось публично заявить, что это «абсолютная нелепость». Однако в заявлениях азербайджанского парламентария есть доля правды. Проект новой железной дороги действительно предполагает, что его большая часть пройдет в обход Армении, – следовательно, у Азербайджана будет больше возможностей контролировать ключевые транспортные узлы, что усилит его положение в регионе.

Кроме того, эксперты предупреждают о проблемах, которые могут возникнуть у Ирана. В отличие от слухов о Мегри, это не пустые слова. Сейчас через Иран проходит сухопутный коридор из Азербайджана в Нахичевань и далее в Турцию. Это помогает Тегерану влиять на политику Баку в своих интересах. Однако в случае разблокирования транспортных связей между Арменией и Азербайджаном этот рычаг ускользает из рук Ирана. Так что в своих оптимистичных заявлениях о коллективной выгоде новой транспортной артерии Алиев несколько лукавил.

Также в Армении понимают, что в текущем виде проект дороги наиболее выгоден даже не Азербайджану, а именно Турции. Анкара получит в свое распоряжение сухопутный коридор в Азербайджан, который поможет ей выйти на Каспийский регион, а оттуда – в Среднюю Азию. Как уже писала «Лента.ру», Турция давно и прочно обосновалась в этом регионе при помощи стратегии «мягкой силы» и рассчитывает усилить свое присутствие. Новые транспортные артерии очень в этом помогут.

Турецкое влияние в тюркских республиках Центральной Азии достаточно велико: к власти постепенно приходят политики, которые учились в Турции или в турецких учебных заведениях, которые зачастую не в восторге от ориентации на Москву и стремятся к активному взаимодействию с Анкарой

Владимир Аватков, эксперт ИМЭМО РАН:

Сегодня Карабах по-прежнему остается горячей точкой, и пока можно говорить лишь о том, что после ввода российских миротворцев появились предпосылки к установлению мира. Однако восстановление старых и создание новых транспортных маршрутов поможет построению логистического коридора из Азии в Европу или на север через Россию. Несмотря на конфликты интересов, экономическая выгода от новых проектов очевидна для всех государств региона. А это дает надежду, что тупиковую модель развития Южного Кавказа с постоянными войнами и конфликтами удастся в итоге переформатировать.

<https://lenta.ru/articles/2021/01/22/transkarabakh/>

ИЗВЕСТИЯ; АННА КАЛЕДИНА; 2021.01.22; МИНИСТЕРСТВА ПОПУЛЯРНЫХ ДЕЛ: РОССИЯНЕ НАЗВАЛИ 10 САМЫХ ЭФФЕКТИВНЫХ ВЕДОМСТВ; В ТОП НЕ ВОШЛИ ОРГАНЫ ВЛАСТИ, КУРИРУЮЩИЕ ФИНАНСЫ, ЭКОНОМИКУ И СОЦИАЛЬНОЕ РАЗВИТИЕ

Россияне считают самым эффективным министерством МЧС России, показал опрос исследовательского холдинга «Ромир». Места в составленном экспертами рэнкинге также заняли Минобороны, МИД, МВД и Минздрав. Последний раз аналогичный опрос «Ромир» проводил в 2003 году. С этого момента свои позиции в топе усилили Минобороны, Минздрав, Минкультуры, Минюст и Минспорт. При этом в десятку не попали ведомства, которые отвечают за финансы, экономику и социальную политику. Опрошенные «Известиями» эксперты объясняют это тем, что люди не удовлетворены своим социально-экономическим положением. И при этом выбирают министерства не по

принципу эффективности, а в зависимости от их присутствия в информационном поле и отношения к главам ведомств.

Герои видимого фронта

Согласно исследованиям «Ромира», с 2003 года топ самых эффективных министерств по версии россиян не изменился, но произошла ротация внутри десятки.

На первом месте так и осталось МЧС. Далее следуют Минобороны, МИД, МВД, Минздрав, Минкультуры, Минобрнауки (ранее Минобразования), Минюст, Минспорт (Госкомспорт), Минпромторг (Минпромнауки). По сравнению с 2003 годом свои позиции улучшили Минобороны, Минздрав, Минкультуры, Минюст, Минспорт, ухудшили – МИД, МВД, Минпромторг. Минобрнауки в качестве преемника Минобразования сохранило позиции. Минпросвещения в текущую десятку не вошло.

Социолог Алексей Фирсов с удивлением воспринял лидерство МЧС в десятке самых эффективных министерств по мнению россиян. Особенно на фоне пандемии, в ходе борьбы с которой ведомство не раз попадало в зону общественной критики, отметил он.

Этот парадокс объясняется тем, что оба ведомства, которые находятся на вершине рэнкинга, связаны у людей с именем Сергея Шойгу, полагает основатель Mile Group («Ромир» входит в группу) Андрей Милехин. Кроме того, в повестке дня довольно продолжительное время можно наблюдать темы международных отношений и армии, добавил эксперт.

Россияне определяли три ключевых министерства в период санкций, когда на первый план выходят именно эти ведомства, полагает завкафедрой государственного и муниципального управления РЭУ имени Г.В. Плеханова Руслан Абрамов.

– Во главе всех этих ведомств стоят одни из самых узнаваемых министров – Сергей Шойгу, с которым до сих пор ассоциируется МЧС, и Сергей Лавров, – сказал эксперт. – Вполне логично, что россияне голосовали за министров, а не за ведомства.

Опрошенные «Известиями» эксперты считают, что на оценку россиян в большей степени влияет присутствие органов власти в информационном поле.

– МЧС и Минобороны традиционно пользуются популярностью. Объяснимы и позиции МИДа. И это феномен восприятия. Часто успехи России во внешней политике, которые связаны непосредственно с действиями президента, люди записывают на счет МИДа, – отметил политолог Дмитрий Фетисов.

Этим же можно объяснить и достижения Минздрава, который постоянно присутствует в топе новостей в связи с пандемией коронавируса. А вот успехи Минспорта связаны с еще остающимся в памяти россиян чемпионатом мира по футболу 2018 года.

– Рост позиций определенных министерств отчетливо демонстрирует диверсификацию направлений деятельности правительства: тут и здравоохранение, и спорт, и культура – всё то, чему в последнее время уделяется больше внимания, – согласился Андрей Милехин.

Посмотрели на просвет

У населения нет инструментов и экспертной компетенции, чтобы реально оценивать эффективность министерств, полагает Алексей Фирсов.

– В итоге получился «рэнкинг пиарабельности». Но и даже через него сложно объяснить некоторые моменты – например, почему пошли вверх акции Министерства культуры, – задается вопросом эксперт.

При этом на оценке ведомств отражаются и изменения в жизни людей. Например, в десятку лучших не вошли министерства, связанные с финансами, экономикой и соцполитикой, – Минфин, Минэкономразвития, Минтруд.

– Часть людей не чувствует принципиальных изменений в социальной и экономической сферах. По этой причине оценок деятельности, достаточных для попадания в топ, у ряда ведомств нет, – прокомментировал Андрей Милехин.

Большинство обычных людей не совсем хорошо или плохо разбираются как в экономике, так и в финансах, выразил точку зрения Руслан Абрамов. Им проще рассуждать о международной политике, уверен он.

– Рост благосостояния растянут во времени, а вот подорожание товаров замечают сразу, что и влияет на имидж ведомств, которые отвечают за это, – добавил эксперт.

Люди, далекие от госуправления, макроэкономики и политики, во многом оценивают деятельность министерств под влиянием СМИ, отметил доцент Московского университета имени С.Ю. Витте Кирилл Парфенов. Поэтому граждане склонны с симпатией и уважением относиться к ведомствам, которые постоянно мелькают в новостях. А если речь идет о проблемах, хорошо знакомых россиянам в повседневной жизни, они, скорее, ориентируются на собственный реальный опыт, подчеркнул он.

Любопытен тот факт, что в качестве преемника Минобразования в рэнкинг вошло только Минобрнауки, а Минпросвещения – нет. Эксперты связывают это с не очень удачным названием и некоторой путаницей в головах граждан из-за разделения ведомств. Само понятие «просвещение» уже устарело для понимания, а в наименовании Минобрнауки присутствует слово «образование», поэтому люди и выбрали его, считает научный руководитель Института региональных проблем Дмитрий Журавлев.

<https://iz.ru/1114665/anna-kaledina/ministerstva-populiarnykh-del-rossiiane-nazvali-10-samykh-effektivnykh-vedomstv>

КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; ЮЛИЯ СМИРНОВА; 2021.01.21; ШЕСТЬ КУРОРТНЫХ СТРАН, ГДЕ ЖДУТ РОССИЙСКИХ ТУРИСТОВ

Прямое авиасообщение с ними пока не возобновлено. Однако границы для граждан РФ уже открыты, карантин, локдаунов и прочих жестких мер нет

С 27 января Россия возобновляет авиасообщение еще с четырьмя странами: Вьетнамом, Индией, Катаром и Финляндией. Звучит оптимистично: пляжи Гоа и Фангъета, сауна в коттедже на берегу финского озера... Но загвоздка в том, что ни одна из этих стран пока не разрешает въезд российским туристам. У нашего Оперативного штаба свои критерии, основанные на цифрах о заболеваемости Covid-19. Но у правительств других стран – другие расклады и свои планы по открытию границ.

– Новость о возобновлении авиасообщения с Финляндией, Вьетнамом, Катаром и Индией не вызвала особого интереса со стороны российских туристов: число поисков билетов в эти страны пока не выросло, – признают эксперты сервиса поездок и путешествий Tutu.ru. При этом есть государства, где российским путешественникам въезд разрешен (именно туристам, а не обладателям ВНЖ или еще каким-то особым категориям пассажиров), курорты открыты, карантин не нужен. Только вот пока нет прямого авиасообщения. Добраться можно стыковочными рейсами. Обычно через Стамбул или Дубай, но возможны и другие варианты.

Конечно, для массового туризма это неудобно, долго и в большинстве случаев дорого. Но – реально. И есть шанс, что в ближайшее время Россия возобновит авиасообщение с теплыми странами.

ДОМИНИКАНА

Карибская страна открыта для иностранных туристов, в том числе для россиян. Пока отели заполнены лишь на 40% (это данные Министерства туризма Доминиканы). Всех прилетающих отпускников бесплатно и автоматически, при заселении в отель, страхуют от коронавируса – эта программа действует до конца апреля 2021 года. Полис включает как амбулаторную помощь, так и госпитализацию, лекарства, новый авиабилет, если своим рейсом турист не сможет улететь из-за болезни, а также проживание на время лечения.

В Доминикане введен комендантский час с 20.00 до 5 утра. Однако отдыхающих на пляжах Пунта-Каны, Саманы или Пуэрто-Платы он практически не касается: туристы

чаще всего живут в отелях «Все включено» с отдельной закрытой территорией. При отелях рестораны, бары, бассейны и все остальное продолжает работать и после восьми вечера.

ПЦР-тест для въезда не нужен. Виза тоже. Надо только заполнить электронную анкету.

К возможному открытию авиасообщения с Доминиканой российские авиакомпании готовы: сразу несколько перевозчиков получили допуски на полеты. Но до официального решения правительства, конечно, летать не могут.

ИОРДАНИЯ

Курорты на Красном и Мертвом море ждут гостей, отели работают, границы Иордании открыты для путешественников. Правда, придется сдать два ПЦР-теста. Один перед вылетом, не более чем за 72 часа до прилета в Иорданию. Второй сразу после приземления, в аэропорту, он стоит 40 долларов. Карантин для приезжих с 13 января отменен – так что теперь и правда можно ехать в Иорданию.

Визу россияне получают в аэропорту по прибытии. В общем, вопрос – в прямых рейсах. И «Аэрофлот», кстати, получил допуски на рейсы в Акабу, иорданский пляжный курорт на Красном море. Пока же удобнее всего добираться через Стамбул.

МАРОККО

Безвизовую североафриканскую страну уже не первый месяц эксперты называют самым вероятным кандидатом на открытие авиасообщения. «Аэрофлот» уже обзавелся допуском на ежедневные рейсы в Касабланку. Но отмашки от Оперштаба пока нет.

Между тем границы Марокко открыты для туристов, в том числе для граждан России. Для въезда нужен ПЦР-тест, сделанный не более чем за 72 часа до прибытия, заполненная анкета о состоянии здоровья и подтверждение о бронировании отеля. Также приезжим советуют установить приложение Wiqaytna.

Самый любимый нашими отпускниками марокканский курорт – Агадир. В доковидные времена популярны были и экскурсионные поездки по стране: в Фес и Танжер, Тетуан и Касабланку, в пустыню и Атласские горы.

МЕКСИКА

Границы Мексики открыты для россиян (как и для других иностранных туристов). Отели принимают гостей, музеи и достопримечательности работают.

До пандемии прямые рейсы из России были только в Канкун – самый известный из мексиканских курортов. А ради путешествий по другим регионам интереснейшей страны туристы и раньше летали со стыковками, в основном через Европу. Так что в случае с Мексикой к пересадкам не привыкать. Тем более что «Турецкие авиалинии» недавно запустили рейсы из Стамбула в Канкун, и сейчас это самый реальный вариант для перелета за океан.

ПЦР-тест для въезда не нужен. Виза в Мексику оформляет онлайн, бесплатно и очень быстро. И надо заполнить электронную анкету о здоровье и контактах.

ТУНИС

Безвизовый Тунис начал принимать иностранных отпускников в середине ноября. Для клиентов туроператоров и для самостоятельных путешественников условия въезда разные.

Тем, кто прилетает по путевке (неважно, регулярным рейсом или чартером), необходим ПЦР-тест на коронавирус с отрицательным результатом, сделанный не ранее чем за 72 часа до регистрации на рейс; заполненная анкета о состоянии здоровья и ваучер об оплате тура.

Остальных пассажиров обяжут пройти 14-дневный карантин (в арендованном жилье или специальном отеле-обсерваторе). Карантин можно сократить, если на шестой день еще раз сдать ПЦР-тест. Как только получите отрицательный результат – изоляция закончена.

В Тунисе действует комендантский час: с 20.00 до 5 утра, в выходные до 19.00. Но, опять же, наши отпускники чаще всего выбирают отели All inclusive в Хаммамете или Сусе, и на территории ограничений особых ограничений нет.

ЧЕРНОГОРИЯ

Самая доступная из европейских приморских стран (и, по сути, единственная). Виза не нужна, ПЦР-тест с 12 января – тоже. Отели открыты, рестораны, кафе и торговые центры работают (хоть и до 20 часов). В стране действует комендантский час с 22.00 до 5 утра. Россияне сейчас добираются в Черногорию через Стамбул или Белград (с Сербией, напомним, авиасообщение возобновлено).

<https://www.kp.ru/daily/27229/4355454/>

ТАСС; 2021.01.21; В КУРГАНСКОЙ ОБЛАСТИ ПЛАНИРУЮТ КАПИТАЛЬНО ОТРЕМОНТИРОВАТЬ 40 КМ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВТОДОРОГ

Порядка 40 км автодорог федерального значения намерены капитально отремонтировать в Курганской области в 2021 году. Работы пройдут на Р-254 «Иртыш» – федеральной трассе Челябинск – Курган – Омск – Новосибирск, сообщили в четверг в пресс-службе Упрдор «Южный Урал».

«В текущем году по Курганской области в программу дорожных работ уже включены 40 км капитального ремонта автодороги Р-254 «Иртыш», из них 29 км – две полосы движения и 11 км с расширением от двух до четырех полос движения. Помимо этого, предусмотрен капитальный ремонт моста через реку Черную и ремонт 5 км трассы Р-254 «Иртыш», – говорится в сообщении.

В учреждении отмечают, что в прошлом году привели к нормативному состоянию более 160 км федеральных дорог на территории Курганской области, в том числе на 86 км был проведен капитальный ремонт. Также было отремонтировано шесть мостов. Кроме того, в регионе впервые установили модульный надземный пешеходный переход, оптоволоконные дорожные знаки с динамической индикацией на кольцевых пересечениях и светодиодные катафоты в дорожном покрытии по типу «кошачий глаз».

На Р-254 «Иртыш» в 2020 году было устроено 24 км линий электроосвещения, оборудованы новыми светофорами 13 пешеходных переходов и проведен ряд других работ.

В оперативном управлении Упрдор «Южный Урал» находится более 700 км автомобильных дорог федерального значения на территории Курганской области.

<https://tass.ru/ural-news/10515659>

ВЕДОМОСТИ; МАТВЕЙ КАТКОВ, АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2021.01.22; РЫНОК ГАЗОМОТОРНОГО ТОПЛИВА В РОССИИ ВЫРОС ВОПРЕКИ ВЛИЯНИЮ КОРОНАВИРУСА; ПОТРЕБЛЕНИЕ БЕНЗИНА И ДИЗЕЛЯ В 2020 ГОДУ, НАПРОТИВ, ОЩУТИМО СНИЗИЛОСЬ

Потребление газомоторного топлива (ГМТ) в России по итогам прошлого года, согласно данным Минэнерго, составило 1,1 млрд куб. м – на 10% выше позапрошлого. Рост этого рынка произошел на фоне уменьшения заправки традиционными видами топлива: бензином (-5,6% до 32,8 млн т) и дизелем (-6,7% до 35,5 млн т).

Пандемия коронавируса в 2020 г. заставила власти вводить по всей стране ограничения на передвижения между регионами. В некоторых субъектах весной и летом также действовал двухнедельный карантин для гостей из соседних регионов, что привело к снижению мобильности населения и общему падению потребления моторного топлива в отдельные месяцы на 30–50%.

Потребление газомоторного топлива в РФ стабильно увеличивается на фоне мер поддержки со стороны государства. Так, за последние пять лет оно выросло примерно в

2,5 раза, говорил в 2019 г. председатель совета директоров «Газпрома» Виктор Зубков. По данным VYGON Consulting, в 2014 г. потребление ГМТ в стране составило 465 млрд куб. м, в 2016 г. – 545, в 2018 г. – 680.

Карантинные меры и режим самоизоляции, на который вынуждены были переходить россияне весной 2020 г., притормозили его темпы (рост в 2019 г. составлял порядка 30%), но не изменили положительного тренда.

Сегодня в качестве ГМТ в РФ по большей части применяется сжиженный углеводородный газ (нефтяной газ или пропан-бутан) либо компримированный газ (метан). По данным «Газпром газомоторное топливо» («дочка» «Газпрома»), на конец 2020 г. в России насчитывалось 530 автомобильных газонаполнительных компрессорных станций (АГНКС), из которых 353 принадлежат «Газпрому». С марта прошлого года в стране появилось около 50 новых газовых АЗС.

В Минэнерго говорят, что главная причина устойчивого роста спроса на газ в качестве автомобильного топлива – его низкая цена (в среднем 19,48 руб. за 1 куб. м, что в 2,5–3 раза дешевле бензина), а также государственные меры поддержки. С 2013 г. действуют федеральные субсидии на перевод транспорта на ГМТ; весной 2020 г. была запущена новая программа до 2024 г. на 19,3 млрд руб. Она предусматривает возврат автовладельцу 60% затрат на установку газобаллонного оборудования. Кроме того, «Газпром газомоторное топливо» компенсирует ее участнику еще 30% затрат (таким образом, общая скидка доходит до 90%). В среднем переоборудовать автомобиль стоит от 90 000 руб. для легковых автомобилей до 300 000 руб. для грузовиков.

Ожидается, что по итогам госпрограммы к 2024 г. объем потребления ГМТ увеличится до 2,7 млрд куб. м в год, количество АГНКС вырастет до 1273. Количество автотранспорта на газе вырастет со 155 000 единиц в середине 2020 г. до около 200 000 единиц к 2024 г.

Главная причина, которая тормозит массовый перевод автотранспорта на ГМТ в России, – необходимость создания технически сложной заправочной инфраструктуры, говорят в «Газпром газомоторное топливо». Развитию сети АГНКС также препятствуют более высокие капитальные затраты: стоимость одной газовой автозаправочной станции составляет от 100 млн до 200 млн руб., в то время как цена бензиновой АЗС начинается от 5–6 млн руб., отмечает ведущий аналитик Фонда национальной энергетической безопасности Игорь Юшков. Эксперт добавляет, что перевод транспорта на газ в качестве более дешевого топлива выгоден прежде всего для коммерческого сектора и общественного транспорта – владельцев LCV, грузовиков, автобусов. Но в стране не хватает газозаправочной инфраструктуры для более комфортного перехода на этот вид топлива. В свою очередь, инвесторы начнут активно вкладывать в строительство АГНКС, только когда будет достигнута критическая масса машин на метане (в противном случае это будет невыгодно), говорит Юшков.

В этом году потребление газомоторного топлива, согласно целевым показателям госпрограммы, вырастет до 1,36 млрд куб. м (+24%). Аналитик VYGON Consulting Иван Тимонин считает, что этот показатель вполне достигим и, вероятно, даже будет перевыполнен.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/01/21/855025-rinok-gazomotornogo>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.01.21; СПЕЦТЕХНИКА С ПОНИЖЕННОЙ ШТРАФНОЙ НАГРУЗКОЙ; ПОЖАРНЫХ ОСВОБОДЯТ ОТ ШТРАФОВ, КАК ВОЕННЫХ

Пожарные подразделения МЧС и аварийно-спасательные службы освободят от штрафов за передвижение на тяжелой спецтехнике, следует из законопроекта, который приняла в первом чтении Госдума. Выезжая на ликвидацию ЧС, машины проезжают через рамки весогабаритного контроля, в результате пожарные подразделения получают штрафы до

500 тыс. руб. В МЧС законопроект поддержали, эксперты говорят о других «абсурдных» ограничениях в области весогабаритного контроля, требующих устранения.

Законопроект, который приняла Госдума в первом чтении, внесла в парламент группа сенаторов. По действующему закону «Об автодорогах» грузовики с превышением нормативов по массе и нагрузке на ось могут двигаться на основании спецразрешения, которое выдают органы **Росавтодора** при оплате госпошлины. За езду без разрешения выносится штраф по ст. 12.21.1 КоАП до 500 тыс. руб. (в зависимости от степени перевеса или превышения габаритов). Исключение составляет техника Минобороны. Парламентарии хотят добавить спецтехнику, «используемую для осуществления деятельности пожарной охраны и аварийно-спасательных служб».

Поправки понадобились в связи с массовым появлением на дорогах систем, которые выносят штрафы за перевес в автоматическом режиме при проезде грузовика через рамку с встроенными в полотно весами.

По данным **Росавтодора**, таких рамок на федеральных дорогах сейчас 31 (к 2030 году будет 417), на региональных – 185 (к 2030 году будет 598). Пожарная техника, как правило, превышает допустимые нормы, пишут сенаторы. К примеру, у пожарного автоподъемника АКП-50 и автолестницы АЛ-50 нагрузка на группу сдвоенных осей с двускатными колесами составляет 18 тонн, у пожарной автоцистерны АЦ-9,0–50 на группу сдвоенных осей с односкатными колесами 17 тонн – на 2 тонны больше допустимого. Оперативно оформить разрешение во время ЧС невозможно, отмечают авторы поправок (**в Росавтодоре заявили “Ъ”, что для спецтехники, направляемой на ликвидации ЧС, заявку можно оформить в течение одного рабочего дня**).

В МЧС заявили “Ъ”, что поддерживают законопроект: «Это позволит повысить оперативность реагирования сил и средств ведомства на ЧС и происшествия». Правительство, также поддержав концепцию поправок, в своем заключении обратило внимание на то, что новое правило приведет к выпадающим доходам для собственников дорог, получающих штрафы с весогабаритных рамок. Сенаторы и МЧС посчитали, что на один регион приходится в среднем 200 единиц пожарной и аварийно-спасательной техники, из-за перевеса они наносят ущерб в среднем 80 руб. на 1 км дороги за одну поездку.

Если на все эти поездки оформлять разрешения, суммарный размер госпошлины составит 8,5 млн руб. в год. При этом возможный ущерб «только жилому сектору и материальным объектам» (от пожаров и других ЧС) оценивается более чем в 60 млрд руб. ежегодно.

Белый дом также просит конкретизировать, какие конкретно виды машин смогут ездить без разрешений, а также четко закрепить в законе, что исключение делается только для техники, используемой «в целях оперативного реагирования», предупреждения и ликвидации ЧС. **В Росавтодоре заявили “Ъ”, что поддерживают «концепцию» законопроекта с учетом доработок, на которые обратило внимание правительство.** В комитете Госдумы по транспорту пообещали все замечания учесть.

Пожарным подразделениям необходимо «правильно выбирать базу для машин, обеспечивающую нормативные нагрузки на оси», считает член комитета Госдумы по транспорту Александр Васильев: «Оттого что под техникой провалится дорога или мост, помощь быстрее не доедет». Есть масса и других «абсурдных ограничений», которые нужно устранять, добавляет президент ассоциации «Грузавтотранс» Владимир Матягин. Задействованные в уборке снега самосвалы в большинстве случаев попадают под перевес, приводит он пример. Перевозящие сыпучие (цемент, комбикорм, мука) и наливные (вода и другие жидкости) грузы компании также регулярно получают штрафы, добавляет господин Матягин.

<https://www.kommersant.ru/doc/4654342>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.01.21; ЗА СЧЕТ СИСТЕМЫ «ПЛАТОН» В 2021 ГОДУ ОТРЕМОНТИРУЮТ 260 КМ ТРАСС

Более 260 км федеральных автодорог и 32 сооружения в 2021 году отремонтируют с привлечением средств, поступивших через государственную систему «Платон», сообщили в **Росавтодоре**. Средства перечисляют владельцы большегрузного транспорта за пользование дорогами.

Как отметили в **Росавтодоре**, в ходе капитального ремонта дороги расширят с двух до четырех полос. В частности, до конца года введут в эксплуатацию 56,8 км автодороги Р-404 Тюмень – Тобольск – Ханты-Мансийск в Тюменской области, 18,2 км трассы Р-217 «Кавказ» в Кабардино-Балкарской Республике, 30 км автодороги Р-351 Екатеринбург – Тюмень в Свердловской области и 21,3 км подъездной дороги от морского порта Петропавловск-Камчатский к аэропорту Петропавловск-Камчатский (Елизово) в Камчатском крае.

Кроме того, будет открыто несколько десятков мостов. Самые крупные из них – мост через реку Зун-Мурино на трассе А-333 Култук – Монды – граница с Монголией в Республике Бурятия, мост через реку Вуокса на трассе А-181 «Скандинавия» в Ленинградской области и мост через реку Бертюль на трассе Р-215 Астрахань – Кочубей – Кизляр – Махачкала в Астраханской области.

В **Росавтодоре** указывают, что капитальный ремонт затрагивает преимущественно дороги с высокой интенсивностью движения. Дополнительные средства, перечисляемые грузоперевозчиками через госсистему «Платон», дают возможность своевременно отремонтировать больше участков трасс и обеспечить безопасное и бесперебойное движение по всей сети федеральных автодорог. За все время действия госсистемы в Федеральный дорожный фонд перечислено более 126 млрд рублей.

В **Минтрансе** при этом в целом рассматривают дорожное строительство в качестве сферы, поддерживающее развитие экономики, и рассчитывают сохранить высокие темпы дорожного строительства в 2021 году. «Снижение интенсивности работ или их приостановка приведут к негативным последствиям как для предприятий дорожной отрасли в виде финансовых потерь, потерь наработанных производственных связей и квалифицированных специалистов, так и в целом, для экономики Российской Федерации», – говорится в пояснительной записке к проекту постановления правительства о субсидировании кредитов, привлекаемых по льготной ставке подрядчиками для досрочного исполнения контрактов. Документ разработал **Минтранс** для стимулирования ускоренного выполнения работ по дорожному строительству.

Субсидии получают банки, которые будут выдавать кредиты подрядчиками по льготной ставке. На эти цели предусмотрено 1,8 млрд рублей. Решение об использовании такого механизма было принято по итогам совещания у вице-преьера **Марата Хуснуллина**, прошедшего в июне 2020 года.

Тем самым предполагается снизить риски сокращения численности работников, задействованных на объектах дорожного строительства, возникновения сложностей поставки оборудования и материалов, исключить замедление или приостановку дорожных работ и обеспечить исполнения обязательств между подрядчиками и поставщиками, выплаты заработной платы.

Кредитование по льготной ставке в условиях сложившейся эпидемиологической ситуации и ее влияния на производственные процессы «позволит не снижать темпы производства работ по объектам дорожного строительства, что в свою очередь даст возможность подрядным организациям планировать выполнение работ исходя из производственных мощностей, а не предусмотренных по контракту средств по годам», – отметили в **Минтрансе**.

<https://rg.ru/2021/01/21/za-schet-sistemy-platon-v-2021-godu-otremontiruiut-260-km-federalnyh-trass.html>

ТАСС; 2021.01.21; ПЕСКОВ ЗАЯВИЛ, ЧТО ПОРУЧЕНИЕ ПУТИНА ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ РАЗВЯЗКИ В ХИМКАХ ВЫПОЛНЕНО

Поручение президента России Владимира Путина ускорить работы по строительству транспортной развязки в городе Химки Московской области выполнено, о сроках открытия участка будет объявлено позже. Об этом заявил журналистам пресс-секретарь главы государства Дмитрий Песков, комментируя появившуюся в соцсетях информацию, что **Путин** 26 января может принять участие в церемонии запуска транспортной развязки на пересечении Ленинградского шоссе и улицы Репина в Химках.

«Мы никогда не анонсируем такие мероприятия, это связано и с вопросами безопасности, и чтобы не затруднять передвижение граждан», – сказал Песков.

Представитель Кремля напомнил о поручении президента **министру транспорта** и губернатору Подмосковья по поводу строительства развязки. Это произошло после того, как глава государства посетил завод «Энергомаш», и один из рабочих пожаловался, что добираться до работы тяжело. «Тогда **Путин** поручил рассмотреть возможность создания этого транспортного узла. И действительно, это поручение президента выполнено. О сроках и форме открытия мы вам сообщим», – добавил Песков.

В апреле 2019 года во время посещения НПО «Энергомаш» **президент РФ** дал поручение решить проблему транспортного соединения между старыми и новыми Химками. После этого было принято решение о строительстве двухуровневой развязки общей протяженностью 3,5 км с эстакадой через Ленинградское шоссе, которая соединит улицу Репина с улицей Дружбы. В октябре 2019 года **Путин** на встрече с главой Подмосковья Андреем Воробьевым призвал ускорить реализацию проекта, подчеркнув, что «люди ждут» эту развязку.

<https://tass.ru/obschestvo/10513667>

ТАСС; 2021.01.21; МЭР ПРЕДСТАВИТ К ОБСУЖДЕНИЮ СНИЖЕНИЕ ИЛИ ОТМЕНУ ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА ДЛЯ ЭКОЛОГИЧНЫХ МАШИН

Минэкономразвития РФ обсудит с профильным сообществом и с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти инициативу по снижению или отмене транспортного налога для экологичного транспорта, сообщил ТАСС представитель министерства.

«Предложения по снижению транспортного налога или его отмены для экологичного транспорта были представлены Минэкономразвития России в «Государственном докладе о состоянии энергосбережения и повышении энергетической эффективности в Российской Федерации в 2019 году», – сообщили в Минэкономразвития.

Представитель министерства добавил, что весь комплекс мер госдоклада будет рассматриваться с профильным сообществом и заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, после чего будет сформирован перечень мероприятий, который войдет в проект нового «Комплексного плана мероприятий по повышению энергоэффективности экономики Российской Федерации», который планируется утвердить до конца первого полугодия 2021 года.

Кроме того, предложения госдоклада рассмотрят участники рабочей группы по развитию электрического транспорта на площадке Министерства экономического развития России.

По словам представителя, речь идет о предлагаемых к обсуждению мерах стимулирования, которые рассматриваются в рамках совершенствования деятельности в области повышения энергоэффективности и энергосбережения, снижения негативного воздействия на окружающую среду, а также снижения объема выбросов парниковых газов.

Обозначенные в госдокладе меры в сфере транспорта – снижение или полное освобождение владельцев электромобилей или газомоторной техники на природном газе от уплаты транспортного налога, предоставление субсидий покупателям автомобилей с

объемом двигателя до 1 л, иные стимулы для производителей экологичных видов транспорта, требования к госзакупкам автотранспорта в бюджетном секторе – могут положительно повлиять на снижение негативного влияния автотранспорта на окружающую среду и как следствие на качество жизни и комфорт граждан, считают в Минэкономразвития.

<https://tass.ru/ekonomika/10519749>

ТАСС; 2021.01.21; В МОСКВЕ ТЕСТИРУЮТ ЛЕТАЮЩЕЕ ТАКСИ, СПОСОБНОЕ ПРЕОДОЛЕВАТЬ ДО 100 КМ

Испытания дрона-такси проходят в помещении Малой спортивной арены олимпийского комплекса «Лужники» в Москве. Беспилотник, способный доставлять пассажиров и груз по воздуху на расстояние до 100 км, разработала компания-участник Московского инновационного кластера, сообщили в четверг ТАСС в **пресс-службе** столичного департамента предпринимательства и инновационного развития.

«Испытания перспективного беспилотника в «Лужниках» проводятся в рамках столичной программы пилотного тестирования инноваций. Она дает возможность предпринимателям тестировать свои решения на подходящих городских и коммерческих площадках», – сказала заместитель мэра города Наталья Сергунина, слова которой приводит **пресс-службе**.

Она отметила, что различные проекты в сфере городской аэромобильности сейчас испытывают во многих мировых мегаполисах, в частности, в Сингапуре, Дубае, Гонконге, Сеуле и Барселоне. В Москве тестирование проходит прототип, разработанный стартапом «Ховер». Компания основана изобретателем и бизнесменом Александром Атамановым и является участником Московского инновационного кластера, а также резидентом инновационного центра «Сколково». Группа инженеров работает над беспилотным летательным аппаратом для городов с 2018 года.

Габариты летательного аппарата (5 м на 1,6 м) сопоставимы с размерами автомобиля. Он может взлетать на высоту 150 м и садиться на стандартное парковочное место, маневрировать на стоянке, заезжать в гараж и выезжать из него на улицу. Дрон рассчитан на двух пассажиров, максимальная грузоподъемность – 300 кг, а скорость – 200 км/ч. Как отмечают разработчики, благодаря компактным размерам, малошумному электродвигателю, пассажирским и грузовым качествам он отлично подойдет для эксплуатации именно в городской среде.

На Малой спортивной арене «Лужники» инженеры, по данным **пресс-службы**, проверяют работу всех систем дрона, тестируют режим lift & cruise (когда за взлет, посадку и горизонтальный полет отвечают разные группы двигателей), а также срабатывание парашюта. Помимо этого, совершенствуется система централизованного управления, основанная на технологии искусственного интеллекта. Она прокладывает оптимальные маршруты, самостоятельно управляет аппаратом и следит за безопасностью полета. Поднимаясь на высоту шесть-десять метров, прототип фиксирует все показатели и записывает их для последующего анализа.

Помощь города

Российская столица обладает достаточным уровнем развития городской инфраструктуры и инновационным потенциалом для успешной реализации подобных инициатив, отметил руководитель департамента предпринимательства и инновационного развития города Москвы Алексей Фурсин. «В рамках Московского инновационного кластера мы помогаем команде разработчиков «Ховера» и другим проектам в сфере беспилотных летательных аппаратов», – добавил он.

<https://tass.ru/ekonomika/10516867>

ТАСС; 2021.01.21; МОСКВИЧИ СМОГУТ ОПЛАТИТЬ ПРОЕЗД В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ КАРТОЙ «ТРОЙКА» В 2021 ГОДУ

Проезд в нижегородском транспорте можно будет оплатить картой «Тройка». Соответствующее соглашение регион заключил с оператором автоматизированной системы оплаты проезда «Ситикард» в преддверии основных мероприятий, посвященных 800-летию Нижнего Новгорода, которое отмечается в 2021 году, сообщила в четверг **пресс-служба** правительства Нижегородской области.

«В юбилейный год реализуется немало проектов, повышающих туристическую привлекательность Нижнего Новгорода. Подписанное соглашение дает старт одному из таких проектов, который позволит гостям из столицы оплачивать проезд в нижегородском транспорте привычной им транспортной картой «Тройка», – приводятся в сообщении слова губернатора Нижегородской области Глеба Никитина.

На первом этапе возможность оплаты проезда картой «Тройка» будет обеспечена в Нижнем Новгороде в 2021 году. Впоследствии планируется распространить ее действие на весь пассажирский транспорт Нижегородской области.

С января 2019 года в регионе действует автоматизированная система оплаты проезда, в том числе с использованием транспортных карт с пересадочными тарифами, бесконтактных банковских карт, смартфонов с платежными сервисами.

<https://tass.ru/obschestvo/10515247>

REGNUM; АНАСТАСИЯ СТЕПАНОВА; 2021.01.21; МИЛЛИАРДЫ НА НАЦПРОЕКТЫ: КТО ПОЛУЧИЛ САМЫЕ КРУПНЫЕ СУБСИДИИ В 2020 ГОДУ?

ТОП самых крупных получателей субсидий на реализацию мероприятий в рамках национальных проектов за 2020 год.

До 1 февраля 2021 года правительство РФ должно доработать проект единого плана по достижению национальных целей развития России до 2024 года и на плановый период до 2030 года, уточнив целевые показатели «с учётом их фактических значений по итогам 2020 года». Ответственным за это **президент РФ Владимир Путин**, в рамках выданного пакета поручений, назначил главу правительства **Михаила Мишустина**.

ИА REGNUM, проанализировав данные проекта «Госрасходы», запущенного Счётной палатой РФ, составило топ крупнейших получателей субсидий по **нацпроектам**, с которыми соглашения были подписаны в 2020 году.

В России на сегодня **нацпроекты** сформулированы по 13 стратегическим направлениям.

Напомним, в ноябре 2020 года **Михаил Мишустин** подписал постановление об ужесточении бюджетной дисциплины при реализации национальных проектов.

Нацпроект «Культура»

По данным сайта «Госрасходы», по национальному проекту «Культура» за годы реализации было заключено 1564 контракта, а также выделено 1206 субсидий, из которых 778 – на обеспечение качественно нового уровня развития инфраструктуры культуры («Культурная среда»). Также 270 субсидий выделили по линии «Творческие люди» (создание условий для реализации творческого потенциала нации), а 158 – в рамках подраздела «Цифровая культура» (цифровизация услуг и формирование информационного пространства в сфере культуры).

В 2020 году самая крупная субсидия в рамках **нацпроекта «Культура»** оценивается в 9 млрд рублей. 16 января 2020 года Росмолодежь, как один из распорядителей средств, заключила договор о предоставлении субсидии «на деятельность по оценке общего состояния, тенденций и перспектив развития информационно-телекоммуникационной сети «Интернет», выявления проблем развития сети «Интернет» и разработке путей их преодоления». Выплаты разделены на несколько лет – по 3 млрд рублей ежегодно. Получателем стала автономная некоммерческая организация «Институт развития интернета».

Для оценки результативности реализации задач брались такие параметры, как количество размещённого контента в Интернете, количество просмотров, в том числе контента, направленного на укрепление гражданской идентичности и духовно-нравственных ценностей среди молодежи.

По данным ЕГРЮЛ, АНО «Институт развития интернета» учреждено в сентябре 2014 года. Учредители – фонд развития интернет-инициатив (его учредитель – созданное правительством РФ «Агентство стратегических инициатив по продвижению новых проектов»), региональная общественная организация «Центр интернет-технологий» (РОЦИТ), а также союз профессионалов, содействующих развитию медиакоммуникационной отрасли «Медиа-коммуникационный союз» (учредители – девять юрлиц, включая крупных сотовых операторов, например, МТС) и Ассоциация электронных коммуникаций, которая была создана 15 юридическими и физическими лицами.

В мае 2020 года в список учредителей института добавилось Министерство науки и высшего образования РФ.

Для справки: в составе правления РОЦИТ (по данным с сайта организации) есть руководители частных компаний, например, Игорь Ашманов из ЗАО «Ашманов и Партнеры», Андрей Зотов – управляющий партнёр ADJ Consulting, руководитель стратегических проектов «Лаборатории Касперского» Андрей Ярных и другие.

Нацпроект «Цифровая экономика»

По этому **нацпроекту**, реализуемому с 2018 года, больше всего контрактов было заключено по направлению «Цифровое государственное управление» – 891, а субсидий выделено больше всех по линии «Кадры для цифровой экономики» – 1273.

Лидером по размеру выделенной субсидии в 2020 году стало федеральное государственное бюджетное учреждение «Информационно-аналитический центр поддержки ГАС «Правосудие», созданное распоряжением правительства РФ в 2012 году. С ним 20 января 2020 года контракт на 14 926 630 100 рублей заключил Судебный департамент при Верховном суде РФ – на оказание государственных услуг. Соглашение действует до 31 декабря 2022 года.

Нацпроект «Образование»

За последние пару лет больше всего контрактов было заключено по направлению «Современная школа» – 2614, а выделено субсидий – по направлению «Успех каждого ребенка» (1549 из 5302). Больше всех средств по **нацпроекту**, по данным сайта «Госрасходы», получило министерство образования и науки Чечни – свыше 25,102 млрд рублей или 5,38%.

По итогам 2020 года самая крупная субсидия была выделена АНО «Россия – страна возможностей». Соглашение о выделении 4,131 млрд рублей 5 февраля 2020 года с организацией подписала Росмолодёжь. Срок действия договора истёк 31 декабря 2020 года. Среди направлений расходования бюджетных средств – создание и эксплуатация подмосковного образовательного молодежного центра (Мастерская управления «Сенеж»), проведение на базе «Сенежа» образовательных мероприятий, в том числе мероприятий проектов платформы «Россия – страна возможностей».

По данным ЕГРЮЛ, АНО «Россия – страна возможностей» учреждена в июне 2018 года управлением делами **президента РФ**. Руководитель – Алексей Комиссаров. В ЕГРЮЛ, за Комиссаровым числятся доли в ООО «Тверской лакокрасочный завод» и ООО «АРС» (оптовая торговля лакокрасочными материалами).

Нацпроект «Жильё и городская среда»

За 2018–2020 годы самым крупным получателем средств была госкорпорация – Фонд содействия реформированию ЖКХ, получившая 39,03% от общего объёма, что составляет 117,298 млрд рублей.

Чаще всего контракты по этому **нацпроекту** заключались по направлению «Обеспечение устойчивого сокращения непригодного для проживания жилищного фонда» – 1424, а субсидии выделялись на «Формирование комфортной городской среды» – 1246.

В 2020 году самое крупное соглашение на выделение субсидии было подписано 17 апреля 2020 года с министерством ЖКХ Башкирии. 319,5 млн рублей были выделены на создание комфортной городской среды в малых городах и исторических поселениях – победителях Всероссийского конкурса лучших проектов создания комфортной городской среды. Соглашение о субсидии действует до 31 декабря 2024 года.

Нацпроект «Экология»

За 2018–2020 годы больше всего контрактов по этому **нацпроекту** было подписано по линии «Сохранение лесов» – 1202, а субсидий выделено по направлению «Комплексная система обращения с твёрдыми коммунальными отходами» – 241. Самым крупным получателем средств за эти годы стало ГУП «Коммунальные системы Московской области» – более 12,791 млрд рублей (6,64%).

За 2020 год лидером по размеру выделенной субсидии является федеральное государственное водохозяйственное бюджетное учреждение «Центррегионводхоз» (ФГБВУ «Центррегионводхоз»), с которым соглашение 10 января 2020 года на сумму 9 451 084 600 рублей заключило Федеральное агентство водных ресурсов России. Срок действия ограничен 31 декабря 2022 года. Известно лишь, что средства выделены на выполнение государственного задания.

Нацпроект «Производительность труда»

За 2018–2020 годы реализации этого **нацпроекта** наибольшее число и контрактов, и соглашений о субсидиях было подписано по линии «Поддержка занятости и повышение эффективности рынка труда для обеспечения роста производительности труда» – 813 и 627 соответственно.

Более 35% от объёма средств за это время получила АНО «Федеральный центр компетенций в сфере производительности труда» – более 8,706 млрд рублей.

Для справки: центр учреждён в декабре 2017 года по решению президиума Совета при **президенте РФ** по стратегическому развитию и приоритетным проектам. Учредители – Российская Федерация в лице Министерства экономического развития РФ и ООО «ВЭБ Инжиниринг» госкорпорации «ВЭБ.РФ».

В 2020 году самое крупное соглашение было подписано на выделение 1,838 млрд рублей. Его подписали Минэкономразвития РФ и получатель субсидии – ФГБОУ «Всероссийская академия внешней торговли Министерства экономического развития Российской Федерации». Срок действия составил один год и истёк 31 декабря 2020 года. Средства выделялись для реализации «мероприятий по подготовке высококвалифицированных кадров и повышению квалификации кадров, в том числе стажировке».

Нацпроект «Здравоохранение»

Чаще всего по данному **нацпроекту** в 2019–2020 годы контракты подписывались по направлению «Развитие детского здравоохранения, включая создание современной инфраструктуры оказания медицинской помощи детям» – 3648, а соглашения о субсидиях по направлению «Создание единого цифрового контура в здравоохранении на основе единой государственной информационной системы в сфере здравоохранения (ЕГИСЗ)» – 2075. Наибольший объём средств выделен минздраву Саратовской области – более 11,89 млрд рублей (1,72%).

В 2020 году самое крупное соглашение было подписано 22 января с ФГАОУ «Российский национальный исследовательский медицинский университет имени Н. И. Пирогова» Минздрава РФ на сумму 10 567 953 539 рублей со сроком действия до 31 декабря 2022 года. Известно лишь, что средства будут потрачены на оказание государственных услуг.

Нацпроект «Демография»

За годы реализации проекта чаще всего контракты и соглашения о субсидиях заключались по линии «Разработка и реализация программы системной поддержки и повышения качества жизни граждан старшего поколения» – 8930 и 2620 соответственно. Более 24,1 млрд рублей (2,4%) за это время получил департамент труда и социальной защиты населения города Москвы.

В 2020 году самое крупное соглашение 10 января подписало Минспорта РФ с ФГАУ «Федеральная дирекция организации и проведения спортивных и физкультурных мероприятий» на выполнение госзадания. Сумма составила 4 065 107 600 рублей, срок действия договора – 31 декабря 2022 года.

Нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги (БКАД)»

Наибольшее число контрактов и соглашений о субсидиях за время реализации дорожного **нацпроекта** было заключено по линии «Дорожная сеть» – 4242 и 103 соответственно. Более 20,1 млрд рублей (3,02%) за это время получило федеральное автономное учреждение «Российский дорожный научно-исследовательский институт».

За 2020 год лидером по размеру выделенной субсидии является ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания». 6 июля 2020 года **Минтранс РФ** подписал с ним соглашение на 13 880 200 000 рублей сроком до 31 декабря 2022 года. Результативность реализации пунктов соглашения оценивается по количеству автобусов, трамваев, троллейбусов, переданных в тот или иной регион по договорам лизинга.

По данным ЕГРЮЛ, ГТЛК учреждена в ЯНАО в 2001 году. Единственным акционером является Российская Федерация.

Нацпроект «Наука»

Судя по количеству контрактов и соглашений на выделение субсидий, ставку в научном **нацпроекте** делали на сферу «Развитие передовой инфраструктуры для проведения исследований и разработок в Российской Федерации» – 28 и 511 договоров соответственно. Почти 25% от суммы по **нацпроекту** за эти годы получил «Национальный исследовательский центр «Курчатовский институт» – 23,672 млрд рублей.

В 2020 году самое крупное соглашение заключили с ФГБУ «Петербургский институт ядерной физики им. Б. П. Константинова» Национального исследовательского центра «Курчатовский институт» 24 ноября на сумму 4,51 млрд рублей. Она указана как средства на капитальные вложения в объекты капитального строительства государственной собственности РФ и приобретение объектов недвижимости в госсобственность. В карточке соглашения уточняется, что речь идёт о создании приборной базы реакторного комплекса «ПИК».

Нацпроект «Комплексный план – Транспортная инфраструктура»

За эти годы чаще всего контракты и соглашения о субсидиях подписывали по направлению «Коммуникации между центрами экономического роста» – 494 и 15 соответственно. Крупным получателем средств, на которого пришлось более 28% от общего объёма, была госкомпания «Российские автомобильные дороги» – более 358,988 млрд рублей.

Лидером по стоимости заключённого с ним в 2020 году соглашения стал **минтранс** Красноярского края. Субсидия ему выделена 21 августа (срок действия соглашения – до 31 декабря 2022 года). Её размер составляет 2 553 085 000 рублей. Средства выделены на «развитие инфраструктуры дорожного хозяйства, обеспечивающей транспортную связанность между центрами экономического роста в рамках федерального проекта «Коммуникации между центрами экономического роста» государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы».

Нацпроект «Малое и среднее предпринимательство (МСП)»

По данным сайта «Госзаказы», по этому национальному проекту контракты чаще всего подписывали по разделу «Популяризация предпринимательства» – 216, а соглашения о

субсидиях по линии «Создание системы поддержки фермеров и развитие сельской кооперации» – 1543.

Наибольший объём средств за время действия **нацпроекта** был выделен АО «Федеральная корпорация по развитию малого и среднего предпринимательства» (МСП) – 10,78 млрд рублей (6,43% от общего объёма).

Справка: акционерами корпорации МСП являются Росимущество, представляющее государство, и госкорпорация «ВЭБ.РФ».

В 2020 году самое крупное соглашение заключили всё с той же корпорацией МСП 28 мая, выделив 7,372 млрд рублей. Результативность оценивалась по объёму гарантий, выданных корпорацией российским кредитным организациям. Срок действия соглашения – до 31 декабря 2024 года.

Данных по 13-му **нацпроекту** – «Международная кооперация и экспорт» – на портале «Госрасходы» пока нет.

<https://regnum.ru/news/economy/3168839.html>

ИНТЕРФАКС; 2021.01.21; УЧЕНЫЕ ПРЕДЛОЖИЛИ АЛЬТЕРНАТИВУ СЕВЕРОМУЙСКОМУ ТОННЕЛЮ-2 НА БАМЕ ИЗ-ЗА СЕЙСМООПАСНОСТИ

Ученые РАН обратились в РЖД и правительство РФ с предложением пересмотреть проект строительства второго Северомуйского тоннеля на Байкало-Амурской магистрали (БАМ) и проложить трассу по ландшафту, а не под землей.

«В этом письме мы обозначили предварительную трассу обходного маршрута, она пройдет южнее, по долинам – там, конечно, есть определенные уклоны, превышения. Да, это дорого (речь о новом маршруте – ИФ), но, по крайней мере, это безопасно», – сообщил заместитель директора Института земной коры СО РАН Константин Семинский на пресс-конференции в иркутском пресс-центре агентства «Интерфакс».

БАМ и Транссиб – единственная товарная магистраль, которая связывает регионы РФ и рынки Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) через порты Дальнего Востока. Однако экспорт грузов на внешние рынки затруднен из-за множества узких мест в этой транспортной артерии.

Протяженность Северомуйского тоннеля на БАМе составляет более 15 км. Предполагается, что второй Северомуйский тоннель станет также одним из самых протяженных в РФ, его длина составит около 15,5 км. Он позволит увеличить пропускную способность на этом участке БАМа с 16 млн до 100 млн тонн грузов в год, в частности позволит нарастить экспорт угля в страны АТР.

Существующий первый Северомуйский тоннель построен над тектоническим разломом, вдоль трассы второго тоннеля также идет разлом, который, как отметил ученый, сопровождается «серией оперяющих разломов».

«Это активный разлом. Там сейчас формируется совокупность землетрясений – это один фактор. Другой фактор – идет дробление пород и есть миграция подземных вод, образование карьеров. От этого эксплуатация тоннеля становится очень сложной и дорогостоящей», – сказал Семинский. При этом он уточнил, что при современных технологиях сам процесс проходки трассы нового тоннеля будет достаточно быстрым.

Директор Института земной коры СО РАН Дмитрий Гладкочуб уточнил, что работа по второму Северомуйскому тоннелю в 2020 году «в силу разных обстоятельств прекратилась».

Он также добавил, что опасения вызывают планы «Газпрома» по строительству газопровода «Сила Сибири-2» через юг Сибири в Монголию.

«Большая часть территории Монголии является территорией с высокой сейсмической опасностью. Вот был целый ряд землетрясений с интенсивностью 9-12 баллов», – отметил ученый.

Как сообщалось ранее, 12 января в Монголии произошло землетрясение магнитудой 6,5. Оно ощущалось на территории пяти регионов РФ – наиболее сильно в Бурятии и Иркутской области. В Иркутске было 5 баллов. Эпицентр находился в акватории озера Хубсугул, которое называют «младшим братом» Байкала. К настоящему времени сейсмологи зафиксировали более 120 афтершоков.

Сообщалось также, что проектом строительства второго Северомуйского тоннеля управляет УК «Востокуголь» (входит в группу «Аллтек» погибшего Дмитрия Босова).

Как ожидается, строительство займет 5 лет, инвестиции не превысят 60 млрд рублей. Для реализации проекта была создана рабочая группа, в которую вошли представители РЖД, «Сибантрацита» и «Востокугля». Рассматривается возможность заключения концессионного соглашения, по которому в конце строительства тоннель будет передан РЖД.

Генеральным проектировщиком тоннеля выбрано белорусское ОАО «Минскметропроект».

<https://www.interfax.ru/russia/746189>

ПРАЙМ; 2021.01.21; РЖД В 2020 Г КУПИЛИ 566 НОВЫХ ЛОКОМОТИВОВ

РЖД в 2020 году закупили 566 локомотивов и инвестировали в обновление тягового подвижного состава порядка 95 миллиардов рублей, сообщила компания.

РЖД планировали приобрести в 2020 году 640 локомотивов. Однако в сентябре замгендиректора компании Олег Валинский говорил журналистам, что компания снизила план закупки грузовых и пассажирских локомотивов до 612 единиц.

Компания в четверг сообщила, что в структуре закупок по итогам предыдущего года 328 магистральных электровозов, среди которых 294 грузовых и 34 пассажирских. Объем закупки тепловозов составил 238 единиц. В том числе 154 маневровых тепловоза ТЭМ18ДМ, 80 грузовых магистральных тепловозов (40 единиц 2ТЭ25КМ и 40 единиц 3ТЭ25К2М) и 4 пассажирских тепловоза ТЭП70БС.

Наибольшее количество новых машин пополнило парки локомотивных депо Хабаровск, Тайга, Иланская и Комсомольск.

«Инвестиционная программа 2020 года была в значительной мере ориентирована на Восточный полигон. На него было направлено 318 новых локомотивов. В частности, мы приобрели для БАМа мощные тепловозы 3ТЭ25К2М, которые позволили значительно улучшить на данном участке показатели, влияющие на эффективность нашей работы, такие как производительность локомотива и вес поезда», – приводит компания слова замгендиректора РЖД Олега Валинского.

Президент России Владимир Путин на рабочей встрече с председателем правительства Михаилом Мишустинным в конце 2020 года сообщал, что РЖД в ближайшие три года будут закупать по 500 локомотивов ежегодно. РЖД сообщали, что в 2019 году вложили в обновление локомотивного парка более 98 миллиардов рублей и закупили 738 локомотивов.

ПРАЙМ; 2021.01.21; РЖД СООБЩИЛИ О РЕКОРДНЫХ ТЕМПАХ СТРОИТЕЛЬСТВА ПУТЕПРОВОДА В САМОМ «УЗКОМ» МЕСТЕ МЦД

РЖД ведут строительство путепровода в самом «узком» месте МЦД рекордными темпами и начали укладку пути, сообщила компания.

«Железнодорожные строители приступили к укладке пути на новом Каланчевском путепроводе – важнейшем участке МЦД между Курским вокзалом и станцией Каланчевская. Действующий двухколейный путепровод был построен в 1912-1919 годах. При этом он пропускает поезда и электрички сразу нескольких направлений. Возведение нового путепровода ведется с использованием современных технологий, что позволяет выйти на рекордные темпы», – говорится в сообщении компании в четверг.

Так, первую арку моста возвели в сентябре, вторую – в ноябре, третью – в начале декабря 2020 года. Длина установленных арочных конструкций – 51, 82 и 47 метров.

«Таким образом, укладка пути началась менее чем через полгода после начала работ. Она также будет проводиться с использованием новых технологий: рельсо-шпальная решетка будет размещена на виброизолирующих матах, которые снизят уровень механического шума и вибрационного воздействия от проходящих составов», – добавляется в сообщении. Всего на реконструируемом участке планируется проложить 2,3 километра новых путей. В целом на Комсомольской площади будет построено три путепровода с девятью арочными конструкциями. Сборка четвертой, самой крупной арочной конструкции путепровода под II и III главные пути, уже осуществляется на стапелях стройплощадки. Одновременно проводится строительство платформы и вестибюля будущего ТПУ Каланчевская, реконструкция автомобильного путепровода на улице Казакова.

Реконструкция участка Москва-Каланчевская – Курский вокзал ведется для дальнейшего развития МЦД-2 «Нахабино – Подольск» и запуска МЦД-4 «Апрелевка – Железнодорожная».

ТАСС; 2021.01.21; ЕЭК ПРЕКРАЩАЕТ ДЕЙСТВИЕ ПОШЛИНЫ В 34,22% НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ КОЛЕСА ИЗ УКРАИНЫ

Евразийская экономическая комиссия (ЕЭК) с 22 января прекращает действие антидемпинговой пошлины в размере 34,22% в отношении железнодорожных колес из Украины. Об этом говорится в сообщении ЕЭК.

«Антидемпинговая мера в отношении железнодорожных колес из Украины прекращает свое действие с 22 января 2021 года», – говорится в сообщении.

Как отмечают в ЕЭК, пошлина применялась с 22 января 2016 года для защиты от недобросовестной ценовой конкуренции со стороны иностранных поставщиков, которая наносила материальный ущерб отрасли Евразийского экономического союза (ЕАЭС). В 2018 году ставка была увеличена с 4,75 до 34,22% от таможенной стоимости в связи с усилением демпинговой политики. При этом с 25 августа 2019 года по 1 июня 2020 года действие меры приостанавливалось, чтобы не допустить дефицита в железнодорожных колесах на рынке ЕАЭС в связи с резким ростом спроса.

В настоящее время производство железнодорожных колес осуществляется в Российской Федерации и в Республике Казахстан на мощностях следующих компаний: АО «Евраз НТМК», АО «ВМЗ», ТОО «Проммашкомплект».

<https://tass.ru/ekonomika/10512315>

ТАСС; 2021.01.21; ПАССАЖИРОПОТОК В ПОЕЗДАХ ЦППК В МОСКВЕ И ПОДМОСКОВЬЕ В 2020 ГОДУ СНИЗИЛСЯ НА 23%

Около 448 млн пассажиров перевезли поезда Центральной пригородной пассажирской компании (ЦППК) в прошлом году в пределах Московского транспортного узла, что почти на четверть меньше данного показателя за 2019 год. Пассажиропоток в пригородных электропоездах снизился 23% на фоне пандемии коронавируса нового типа, сообщили ТАСС в четверг в **пресс-службе** компании.

«Почти 448 млн пассажиров воспользовались услугами ЦППК в 2020 году. Всего за год было отправлено 447,93 млн человек, это на 23% меньше, чем в 2019 году», – сообщили в **пресс-службе**.

Там добавили, что больше всего в 2020 году пассажиров было отправлено в январе и феврале – более 53 млн и 49 млн человек соответственно. В первый месяц прошлого года количество отправленных пассажиров было на 1%, а во второй на 18,2% больше, чем за аналогичный период 2019 года. Далее из-за пандемии коронавируса, введения режима самоизоляции и перехода на удаленный режим работы компания зафиксировала общее снижение пассажиропотока.

«Количество пассажиров, которые воспользовались услугами компании весной – в период самоизоляции и пандемии, уменьшилось на 53,5% по сравнению с аналогичным периодом 2019 года», – пояснили в **пресс-службе**.

Так, лидером по количеству отправленных пассажиров стало Ярославское направление. Здесь за год поезда компании перевезли более 85 млн человек. На втором – Казанское направление с пассажиропотоком в 70 млн человек. Завершает тройку самых популярных направлений Горьковское – 55 млн человек.

«Обращаем внимание, в общественном транспорте обязательно ношение масок и перчаток. Приобрести эти защитные средства можно в билетных кассах на станциях компании и у кассиров-контролеров во время поездки», – заключили в ЦППК.

<https://tass.ru/ekonomika/10514611>

ТАСС; 2021.01.21; УРАЛЬСКИЙ НОЦ ПОЛУЧИТ БОЛЕЕ 2 МЛРД РУБЛЕЙ НА ПРОЕКТЫ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА

Межрегиональный научно-образовательный центр на Урале получит более 2 млрд рублей на пятилетний срок для совместной реализации проектов в области железнодорожного транспорта от холдинга «Синара – Транспортные машины» (входит в группу «Синара»), сообщил журналистам на пресс-конференции, посвященной деятельности НОЦ ректор Уральского федерального университета Виктор Кокшаров.

«Холдинг «Синара – Транспортные машины» за пять лет, 2020 – 2024 годы, планирует инвестировать в проекты (Уральского НОЦ, прим. ТАСС) 2 млрд 60 млн руб., в том числе, 320 млн руб. в этом году», – сказал он.

Первый заместитель генерального директора по технической политике ООО «Уральские локомотивы» Виталий Брексон отметил, что речь идет о проектах группы «Синара», в том числе «Уральских локомотивов», которые в основном реализуются в сотрудничестве с ОАО «РЖД». В частности, проект «Ласточка», в рамках которого, по его словам, произошли глобальные изменения внутри поезда. Внедрить их удалось благодаря работе научных центров Урала. Также в кооперации с инжинирингом центром ОАО «РЖД» ведется работа над созданием высокоскоростного поезда, крейсерская скорость которого составит 360 км/ч. Еще одно перспективное направление в рамках работы НОЦ – сотрудничество с заводами-изготовителями подвижного состава в сфере производства тяговых приводов, силовой электроники, разработки материалов с новыми качествами и свойствами.

<https://tass.ru/ural-news/10516775>

КОММЕРСАНТЬ С-ПЕТЕРБУРГ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2021.01.22; ПЕРЕВАЛКУ УДЕРЖАЛИ ОТ ОБВАЛА, НО ОНА ВСЕ РАВНО СНИЗИЛАСЬ ВПЕРВЫЕ С 2018 ГОДА

Грузооборот российских морских портов Балтийского бассейна в 2020 году снизился на 6% по сравнению с 2019 годом и составил 241,5 млн тонн. Это ниже общероссийского показателя: перевалка по итогам прошлого года снизилась на 2,3%. В Большом порту Санкт-Петербург и Усть-Луге – крупнейших по грузообороту – перевалка сохранилась на уровне 2019 года, однако порт Приморск, откуда транспортируются нефть и нефтепродукты, сократил перевалку почти на 20%.

Порты Петербурга и Ленобласти по итогам 2020 года перевалили 231 млн тонн грузов (не включая порт Калининград), что на 6% меньше, чем в 2019 году, следует из статистики ФГБУ «Администрация морских портов Балтийского моря». В порту Бронка грузооборот по итогам года еще не зафиксирован. С 2009 года в регионе наблюдался ежегодный рост перевалки, она незначительно снижалась только в 2018 году.

Всего морские порты России за январь – декабрь 2020 года обработали 820,8 млн тонн грузов, что на 2,3% ниже итогового показателя предыдущего года. Значительнее всего,

кроме Балтики, перевалка снизилась в Арктическом (-8,4%) и Азово-Черноморском бассейне (-2,4%), рост показал Каспийский (+9,5%) и Дальневосточный бассейн (+4,6%). Крупнейшие по грузообороту порты в регионе – Усть-Луга (102,6 млн тонн, -1% к показателям 2019 года), Санкт-Петербург (59,9 млн тонн, аналогично прошлогоднему уровню) и Приморск (49,3 млн тонн, -19%). В Усть-Луге перевалку обеспечили навалочные (руда, уголь, кокс, минудобрения) и наливные грузы (нефть, нефтепродукты и сжиженный газ), первые сформировали 46 млн тонн от общего грузооборота, что на 10% больше, чем в 2019 году, вторые – 54 млн тонн, что на 10% ниже показателя 2019 года. Рост показателей в основном объясняется увеличением экспорта угля (+12%) и минудобрений (+10%).

Контейнерооборот Большого порта Санкт-Петербург за отчетный период снизился на 3% до 2 млн TEU (перевалено 26,6 млн тонн грузов), обработка нефтепродуктов выросла на 16%, до 11,4 млн тонн. Перевалка нефти в порту Приморск сократилась на 30%, до 33,2 млн тонн, но ее падение частично компенсировал рост обработки нефтепродуктов, выросший на 19%, до 16 млн тонн. Сокращение грузооборота также зафиксировано в порту Высоцк (-4%, 18,6 млн тонн) и Выборг (-44%, 0,7 млн тонн).

«Мы видим, что самые мрачные прогнозы не оправдались, хотя риск затоваривания хранилищ в Европе сохранялся до последнего: из-за пандемии резко сократилось потребление нефтепродуктов», – говорит председатель совета директоров «Петербургского нефтяного терминала» Михаил Скигин. Доля терминала в общем объеме перевалки нефтепродуктов через Большой порт Санкт-Петербург составляет около 80%.

Господин Скигин затрудняется давать прогноз на 2021 год. «Пандемия все еще набирает обороты. Меры по борьбе с ней в крупнейших экономиках Европы становятся жестче, а спрос на нефтепродукты так и не восстановился. Это не значит, что объемы экспорта топлива обязательно будут снижаться, но то, что год будет нестабильным, можно сказать с уверенностью», – считает он.

Генеральный директор агентства «Infoline-Аналитика» Михаил Бурмистров отмечает позитивную динамику перевалки угля в специализированных терминалах, подчеркивая, что в 2021 году данная тенденция сохранится, а с учетом повышенного спроса в первом квартале из-за холодной зимы, скорее всего, усилится. Надежда Малышева из PortNews связывает рост перевалки угля в регионе со сбоями железнодорожного сообщения после обрушения моста около Мурманска, когда отправители были вынуждены изменить маршруты транспортировки груза. Увеличение перевалки нефтепродуктов и минудобрений – закономерный тренд после переориентации потоков с прибалтийских портов, поясняет она.

Потери от обвала экспорта нефти удалось частично восполнить увеличением перевалки железнорудного сырья в портах, цены на которое резко взлетели на мировом рынке из-за растущего спроса со стороны КНР, а также запуска торгов рудой на биржах, добавляет начальник аналитического отдела ЛМС Дмитрий Кумановский.

<https://www.kommersant.ru/doc/4654925>

ТАСС; 2021.01.21; «СОВКОМФЛОТ» ЗАКАЗАЛ НОВЫЙ ГАЗОВОЗ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ СПГ КОНЦЕРНА TOTAL

«Совкомфлот» и концерн Total заключили тайм-чартерный договор, предусматривающий строительство нового газовоза, которым будет владеть и управлять группа, и последующую эксплуатацию этого судна в рамках грузовой программы Total на срок до 7 лет. Об этом говорится в сообщении «Совкомфлота».

Контракт содержит опцион на один или два аналогичных газовоза. Подписание договора стало результатом победы «Совкомфлота» в международном тендере компании Total.

Новый газовоз будет обладать грузоместимостью 174 тыс. куб. м и станет четвертым в серии конвенциональных судов типоразмера «Атлантикмакс» нового поколения, которые

эксплуатирует «Совкомфлот». Новое судно будет оснащено пропульсивной установкой с прямым приводом малооборотного дизеля на винт (X-DF), что позволит существенно снизить расход топлива по сравнению с газовозами предыдущих поколений. Кроме того, газовоз будет дополнительно оснащен системой обмыва корпуса воздушным потоком, что в комбинации с двумя валогенераторами с электронными преобразователями частоты тока позволит добиться еще более существенной экономии топлива.

Поставка газовоза фрахтователю запланирована на III квартал 2023 года.

<https://tass.ru/ekonomika/10513327>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СВЕТЛАНА МЕНТЮКОВА; 2021.01.21; АВИАПЕРЕВОЗКИ ДЛЯ ЖИТЕЛЕЙ ДАЛЬНОГО ВОСТОКА СУБСИДИРУЮТ ПО 21 МАРШРУТУ

В перечень субсидируемых направлений авиаперевозок на Дальний Восток и обратно в европейскую часть России войдет 21 наиболее востребованный маршрут. Об этом сообщает **пресс-служба** Минвостокразвития.

Уточняется, что, в частности, это маршруты в Москву из Магадана, Южно-Сахалинска, Хабаровска, Владивостока, Петропавловска-Камчатского, Анадыря, Благовещенска, Мирного, Нерюнгри, Певека, Полярного, Улан-Удэ, Читы, Якутска, а также в Санкт-Петербург из Благовещенска, Владивостока, Мирного, Петропавловска-Камчатского, Хабаровска, Читы, Якутска.

«Повышение доступности авиаперевозок имеет большое социальное значение для жителей Дальнего Востока. Не менее важно, чтобы авиакомпании позаботились о сервисе и граждане, желающие приобрести авиабилеты по льготным тарифам, смогли сделать это быстро и в комфортных условиях», – подчеркнул министр РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики Алексей Чекунков, слова которого приводятся в сообщении.

Как ранее сообщала «РГ», 21 января **премьер-министр Михаил Мишустин** сообщил, что правительство выделит еще 5 млрд рублей на субсидирование авиаперевозок для жителей Дальнего Востока. Соответствующее решение принято на заседании кабинета.

<https://rg.ru/2021/01/21/reg-dfo/aviaperevozki-dlia-zhitelej-dalnego-vostoka-subsidiruut-po-21-marshrutu.html>

ТАСС; 2021.01.21; В МИНТРАНСЕ СООБЩИЛИ, ЧТО РЕШЕНИЙ ОБ ИЗМЕНЕНИИ ПРАВИЛ ПРОВОЗА БАГАЖА В САМОЛЕТАХ НЕТ

Решений об изменении правил провоза багажа в самолетах нет, но предложение «Аэрофлота» обсуждалось в министерстве. Об этом ТАСС сообщили в **пресс-службе Минтранса РФ**.

Ранее газета «Известия» сообщила, что «Аэрофлот» направил в **Минтранс** предложение внести изменение в Федеральные авиационные правила (ФАП-82), снизив размеры провозимого багажа с 203 до 158 см по сумме трех измерений.

«Обращение «Аэрофлота», содержащее, в том числе предложение об изменении правил провоза багажа, обсуждалось в министерстве. Вопросы внесения изменений в Федеральные авиационные правила (ФАП-82) требуют дополнительной проработки со всеми участниками рынка авиаперевозок и общественными организациями. Окончательных решений о внесении изменений в ФАП-82 не принималось», – сообщили в **пресс-службе Минтранса**.

По данным «Известий», министерство передало рассмотрение инициативы «Аэрофлота» в **Росавиацию**, которая обсудила ее на совместном с перевозчиком совещании.

«Росавиация не комментирует рабочие совещания. Изменение правил провоза багажа возможно при внесении изменений в Федеральные авиационные правила (ФАП-82), что потребует дополнительной проработки со всеми участниками рынка авиаперевозок и общественными организациями», – отметили в **Росавиации**.

Сейчас действует правило, согласно которому сумма трех измерений багажа не должна превышать 203 см, если чемодан пассажира больше, как правило, пассажиру необходимо доплатить за превышение габаритов при покупке билета или при регистрации на рейс.

<https://tass.ru/ekonomika/10511605>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2021/01/21/mintrans-predlozheniia-ob-izmenenii-pravil-provoza-bagazha-trebiut-prorabotki.html>

<https://www.kp.ru/online/news/4158192/>

<https://ria.ru/20210121/bagazh-1593949422.html>

<https://www.mskagency.ru/materials/3080059>

<https://fedpress.ru/news/77/society/2660808>

<https://riafan.ru/1373028-mintrans-izuchaet-vopros-ob-umenshenii-normy-bagazha-v-rossii>

<https://abnews.ru/2021/01/21/aeroflot-predlagaet-umenshit-razmery-provozimogo-bagazha/>

https://piter.tv/event/Mintrans_prokomentiroval_predlozhenie_umenshit_normi_aviabagazha/

РАДИО SPUTNIK; 2021.01.21; СОЮЗ ПАССАЖИРОВ РОССИИ НЕ ПОДДЕРЖАЛ УЖЕСТОЧЕНИЕ НОРМ ПРОВОЗА АВИАБАГАЖА

«Аэрофлот» предложил **Минтрансу** изменить правила бесплатного провоза багажа. Отношение к этой инициативе высказал в интервью радио Sputnik председатель Союза пассажиров Кирилл Янков.

Компания «Аэрофлот» направила в **Минтранс** предложение изменить Федеральные авиационные правила (ФАП) и уменьшить на 20% (с 203 до 158 см по сумме трех измерений) размеры багажа, который можно провозить бесплатно, сообщает газета «Известия» со ссылкой на источники в крупных авиакомпаниях.

Это будет критично для части пассажиров, такое мнение высказал в интервью радио Sputnik **председатель межрегиональной общественной организации «Союз пассажиров», член общественного совета при Минтрансе РФ Кирилл Янков.**

«Это касается не очень большой доли пассажиров, но, тем не менее, для многих это будет критично. Люди, которые возят с собой много вещей, часто покупают чемоданы с расчетом на максимальные размеры для провоза в воздушном транспорте. Но чемодан покупается не на одну поездку, а на несколько лет. Если люди купили чемодан, ориентируясь на нормы, а потом нормы взяли и уменьшили, это неправильно, несправедливо. И так уже было много принято мер не в интересах пассажиров: невозвратные билеты, безбагажные тарифы и так далее. Мы это не поддерживаем», – сказал он.

Размер багажа, который человеку необходимо взять с собой, зависит от направления и продолжительности поездки, отметил общественник.

«Деловые люди часто летают без багажа, скажем, на один-два дня в Санкт-Петербург, Самару, Ростов-на-Дону. Но страна у нас большая, и люди, которые летят из европейской части на Дальний Восток, редко летают без багажа. Люди, летящие в отпуск, не обойдутся ручной кладью», – добавил Кирилл Янков.

По его мнению, даже если **Минтранс** поддержит предложение «Аэрофлота», некоторые авиакомпании могут воздержаться от введения предложенных ограничений.

«Другие авиакомпании смогут этому последовать, но думаю, не все это сделают. Есть авиакомпании, которые, наоборот, более гибко к этому подходят и сохраняют размеры багажа побольше», – считает Кирилл Янков.

В **пресс-службе Минтранса** сообщили РИА Новости, что предложение «Аэрофлота» еще обсуждается, вопрос будет дополнительно проработан со всеми участниками авиарынка и общественными организациями.

<https://radiosputnik.ria.ru/20210121/bagazh-1594021358.html>

BUSINESS FM; 2021.01.21; «АЭРОФЛОТ» ПРЕДЛАГАЕТ «УРЕЗАТЬ» НОРМЫ БАГАЖА НА 20%

Габариты в сумме трех измерений хотят сократить с 203 до 158 сантиметров. Такие нормы действуют у многих иностранных перевозчиков. Мера оценивается **Росавиацией** как непопулярная. Пойдет ли на это **Минтранс**, глава которого еще несколько месяцев назад руководил «Аэрофлотом»?

Авиакомпания «Аэрофлот» предложила **Министерству транспорта** сократить размер багажа, который можно провозить бесплатно. Об этом сообщает газета «Известия» со ссылкой на два источника в крупных авиакомпаниях.

Инициатива авиаперевозчика заключается в сокращении размера багажа в сумме трех измерений на 20% – с 203 до 158 сантиметров. В **Минтрансе** изданию сказали, что вопрос требует дополнительной проработки со всеми участниками рынка. В **Росавиации** считают, что предложение национального перевозчика о сокращении размеров багажа несет социально-негативные риски.

В условиях сильного спада перевозок авиакомпании пытаются найти возможности хоть на чем-то дополнительно заработать – так прокомментировал инициативу «Аэрофлота» **гендиректор консалтинговой компании «Инфомост» Борис Рыбак:**

Борис Рыбак, гендиректор консалтинговой компании «Инфомост»: «Сейчас в районе **Росавиации** и **Минтранса** идут разнообразные обсуждения о том, как экономику авиакомпаний привести в хоть какое-то состояние, в котором они могли бы более-менее существовать. Произошло колоссальное падение международных перевозок, это означает, что вся прибыль авиакомпаний отсутствует. Поэтому идут такие интенсивные обсуждения того, что можно было бы сделать, чтобы экономику как-то улучшить и вывести их из банкротного состояния. Но я абсолютно уверен, что это предложение, скорее всего, не пройдет, потому что существенного повышения доходов оно не принесет, а администрировать его довольно сложно, и мера эта очень непопулярная. Но ситуация там аховая. На самом деле все наши авиакомпании, включая крупнейшие, банкроты де-факто. Другое дело, что их обязательства никто не предъявляет к оплате, наверное, долго это будет продолжаться, но экономика там вся разрушена. Потому что авиакомпании получали прибыль на международных маршрутах, все внутренние маршруты были убыточными. Сегодня международных перевозок практически нет, остались только внутрироссийские. Как вы знаете, там тарифы ниже плинтуса. Это означает, что чем больше наши авиакомпании летают, тем больше они генерируют убытков».

Норма багажа в 158 сантиметров действует во многих ведущих иностранных авиакомпаниях, например, у Lufthansa, British Airways, Air France, KLM, Alitalia, Qatar Airways и United Airlines. Предельные нормы в 203 сантиметра, действующие для российских авиакомпаний, – устарели, говорит **генеральный директор Ассоциации «Аэропорт» гражданской авиации Виктор Горбачев:**

– Эти размеры делались для старых воздушных судов, это еще нормативы, которые писались для Ту-154, Ту-134, для наших советских воздушных судов. Сейчас совершенно другие воздушные суда, совершенно другая грузоподъемность, совсем другие размеры.

– Как лично вы думаете, **Минтранс** согласится с «Аэрофлотом» ввести такую инициативу?

– **Минтранс**, может быть, и откликнется, тем более руководит **Минтрансом** [Виталий] **Савельев**, бывший руководитель «Аэрофлота».

– Сколько может пройти времени, прежде чем инициативу примут?

– Не менее полугода, учитывая все эти вещи, это раз. Второе – не забудьте про регуляторную гильотину, которую пока никто не отменял. Поэтому инициатива проходит через это горнило, через эту комиссию, которая рассматривает не только старые законодательные нормативные акты, но и новые. Поэтому так просто пробиться сразу вряд ли удастся. Там все будет зависеть от товарища министра.

Если предложение «Аэрофлота» все-таки будет принято, многие пассажиры могут даже не заметить изменений норм для багажа. Дело в том, что самые продаваемые чемоданы в России по сумме трех измерений не превышают 159 сантиметров.

<https://www.bfm.ru/news/463220>

РЕН ТВ # НОВОСТИ, 21.01.2021 23:22; В РОССИИ ХОТЯТ УЖЕСТОЧИТЬ НОРМЫ ПРОВОЗА БАГАЖА

ВЕДУЩИЙ: Если это решение будет принято, то оно окажется полезным и для тех, кто хочет отдохнуть на море, но не может позволить гостиницу. Цены в которой в разгар сезона растут в разы. Теперь путешественникам предстоит задумать не только о месте отдыха, но и о том сколько вещей взять в отпуск.

КОР.: Еще разные объективы, всевозможные аксессуары. Каждая поездка для фотографа Юрия Волкова начинается с испытания еще во время сборов. Как уместить в чемодан все оборудование? При этом авиакомпании предлагают уменьшить допустимые габариты багажа на двадцать процентов.

Юрий ВОЛКОВ, фотограф, путешественник: Для меня это никак неприемлемо. Потому что я и так не вмещаюсь – по весу. А если уже говорить о еще меньшем, то тем более.

КОР.: Сейчас длина, ширина и высота чемодана в сумме не должна превышать 203 сантиметра. Авторы инициативы предлагают снизить этот показатель до 158.

Этот чемодан, с виду очень вместительный, даже меньше тех нормативов, которые существуют сейчас. Однако если нововведение будет одобрено, то такие гиганты останутся только для поездов или машин. Придется ужиматься.

Багаж большего размера будет считаться негабаритным, а значит – платным. «Сумма трех измерений» – фраза будто из фантастического фильма. Перевозчики намерены сократить только этот параметр. Допустимые килограммы останутся без изменений.

Илья ЗОТОВ, председатель «Общероссийского объединения пассажиров»: Подобные меры мы воспринимаем просто как наступление на грабли. Они просто потеряют огромное количество пассажиров, которые сейчас лояльно относятся к данной компании и в это сложное время продолжают летать.

КОР.: Главная причина возможных нововведений – рекордные убытки авиакомпаний в 2020-м. Из-за COVIDa пассажиропоток сократился почти вдвое. Не досчитались перевозчики примерно 400 миллиардов рублей.

Федор БОРИСОВ, ведущий научный сотрудник Института транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ: На фоне пандемии у авиакомпании появляются дополнительные аргументы, потому что их финансовое положение, действительно, сейчас настолько трудно, что понятно, что далеко не все, в принципе, переживут это тяжелое время. Поэтому для многих это выход – какие-то дополнительные деньги заработать.

КОР.: Эксперты уверены: если хотя бы одна авиакомпания уменьшит габариты багажа до 158 сантиметров, то все остальные сразу сделают так же. **Росавиация** на данный момент такую идею не одобряет. В **Минтрансе** заявили, что вопрос обсуждается, но необходимы дополнительные консультации со всеми участниками перевозок.

Даниил Левин, «Известия» специально для РЕН ТВ.

ТАСС; 2021.01.21; КАБМИН ВЫДЕЛИТ 5 МЛРД РУБЛЕЙ НА СУБСИДИРУЕМЫЕ АВИАПЕРЕЛЕТЫ С ДАЛЬНОГО ВОСТОКА

Правительство России планирует выделить 5 млрд рублей на субсидирование авиаперелетов для жителей Дальнего Востока, сообщил **премьер-министр РФ Михаил Мишустин**, открывая в четверг заседание кабмина.

Он рассказал, что на заседании планируется одобрить «документ, который касается субсидирования льготных авиабилетов для жителей Дальнего Востока». «Правительство дополнительно выделяет **Росавиации** на эти цели 5 млрд рублей», – сказал **Мишустин**.

Таким образом, отметил глава кабмина, жители Дальнего Востока смогут приобретать авиабилеты по специальному сниженному тарифу, «в том числе, чтобы слетать в отпуск, к родственникам или на лечение». «Цена билета на самолет для дальневосточников составит от 8 до чуть более 10 тыс. рублей», – уточнил он, заметив, что это позволит большому числу людей воспользоваться возможностью льготных авиаперевозок.

В прошлом году такие билеты приобрели более 500 тыс. человек. По оценке **Мишустина**, благодаря новым субсидиям эту возможность получают еще не менее 450 тыс. человек. «Таким образом, количество пассажиров, летающих по льготным тарифам, практически удвоится», – резюмировал председатель правительства.

<https://tass.ru/ekonomika/10513797>

РОССИЯ 1 # ВЕСТИ, 21.01.2021 20:11; ЗАСЕДАНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА

В: Правительство сегодня приняло ряд принципиальных решений, которые коснутся миллионов россиян. Регионы получают деньги, которые помогут сдержать рост цен на продукты в первую очередь. Говоря об упрощении бюрократических процедур, строители смогут сдавать дома на год быстрее, чем сейчас, и кроме того, купить недорогой билет на самолет теперь смогут вдвое больше жителей Дальнего Востока. Обо всем в подробностях – наш обозреватель Алексей Петров.

КОРР: Теперь ни возраст, ни социальные категории не важны. Главное – дальневосточная прописка, и билет благодаря госсубсидиям обойдется на порядок дешевле.

МИХАИЛ МИШУСТИН, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ: Правительство дополнительно выделяет **Росавиации** на эти цели пять миллиардов рублей. Жители Дальнего Востока смогут приобрести авиабилеты по специальному – сниженному тарифу, в том числе чтобы слетать в отпуск, к родственникам или на лечение. Цена билета на самолет для дальневосточников составит от восьми до чуть более десяти тысяч рублей.

КОРР: Авиакомпании уже подсчитывают, по какой цене будут продавать билеты. Вот пример: сейчас прямой рейс Якутск – Москва, цена – 15 тысяч минимум. Но льготы позволят сэкономить.

АНДРЕЙ ВИНОКУРОВ, КОММЕРЧЕСКИЙ ДИРЕКТОР АВИАКОМПАНИИ «ЯКУТИЯ»: Тариф «Якутск-Москва» будет составлять на уровне девять тысяч двести рублей, без сбора, в одну сторону. Это решает очень нашу большую, глобальную проблему о ценовой доступности авиаперелетов.

КОРР: Доступнее станут билеты по 21 маршруту, это наиболее востребованные рейсы, которые связывают дальневосточные города с Москвой и Санкт-Петербургом. Причем речь идет не только о крупных центрах, таких как Владивосток и Хабаровск. В списке также рейсы из Певека, Мирного, Нерюнгри. Увеличить размер субсидий на авиаперевозки поручил **президент России** еще в декабре. Теперь льготников станет почти вдвое больше. Показатель 2020 года – полмиллиона человек. В этом году воспользоваться субсидированными билетами смогут еще не менее четырехсот пятидесяти тысяч пассажиров.

ЖИТЕЛЬНИЦА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА: Льготные билеты – очень удобно, между прочим. У меня вот трое детей, и я летаю каждый год. Нормально. По субсидированным билетам. Только заранее, конечно, приобретаем их.

ЖИТЕЛЬНИЦА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА: У меня сын учится в Москве, и мы летали очень часто к нему в гости, и он – к нам.

КОРР: В центре внимания кабмина – исполнение поручения президента. Один из аспектов – корректировка градостроительных норм. Для того, чтобы избежать волокиты при подключении новых зданий к инженерным сетям. Сейчас застройщики по сути вынуждены дважды получать разрешение – и на этапе проектирования, и непосредственно перед подключением коммуникаций. Такая практика уйдет в прошлое, а в результате сроки открытия новых детских садов, школ, больниц и поликлиник сократятся на год.

Говоря о медицине, премьер затрагивает вопросы помощи онкобольным. По решению правительства, в Россию снова поступит препарат «Прокарбазин», который давно не поставлялся. Еще одна тема – цены на продукты, этот вопрос на контроле президента страны. Кабмин направит более 4,5 миллиардов рублей для поддержки хлебозаводов и производителей муки.

МИХАИЛ МИШУСТИН, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРАВИТЕЛЬСТВА РФ: Такое сбалансированное решение поможет не только пищепрому, но прежде всего сдержит рост цен. Прошу Министерство сельского хозяйства как можно быстрее заключить с регионами соглашение о предоставлении трансфертов.

КОРР: Разговор на заседании и о развитии массового спорта, тем более что согласно национальным целям, которые поставлены президентом, к 2030 году 70 процентов жителей страны должны вести спортивный образ жизни. Регионы получают 2 миллиарда рублей для строительства сотни спортплощадок, футбольных полей и ледовых арен.

Алексей Петров, Владимир Озеров, Юлия Брилева и Константин Родин, «Вести».

ТАСС; 2021.01.21; МАГАДАНСКИЕ ПЕНСИОНЕРЫ СМОГУТ БЕСПЛАТНО ЛЕТАТЬ В МОСКВУ И ОБРАТНО

Отделение Пенсионного фонда России (ПФР) по Магаданской области заключило с авиакомпанией «Аэрофлот» контракт, благодаря которому неработающие колымчане пенсионного возраста смогут бесплатно летать в Москву и обратно. Об этом сообщили в четверг журналистам в региональном отделении ПФР.

«Для получения билетов на рейсы компании неработающим пенсионерам необходимо предъявить талоны на проезд. Их оформляют в территориальном органе Пенсионного фонда по месту жительства», – сказали в ведомстве.

Контракт будет действовать на протяжении 2021 года. Чтобы получить талоны, пенсионеры должны подтвердить, что целью будущей поездки является отдых. Сделать это несложно, так как таким подтверждением служит просто путевка, курсовка в санаторий или в дом отдыха, а также вызов либо приглашение от друзей или родственников на отдых в России.

При этом, если пенсионер пожелает воспользоваться услугами другой авиакомпании, он может съездить в отпуск за свой счет, а потом получить компенсацию понесенных расходов. Никаких документов, подтверждающих нахождение на отдыхе, предъявлять не требуется.

<https://tass.ru/obschestvo/10510861>

ТАСС; 2021.01.21; UTAIR НЕ ПЛАНИРУЕТ В 2021 ГОДУ ПОВЫШАТЬ СТОИМОСТЬ АВИАБИЛЕТОВ

Авиакомпания Utair в текущем году не планирует повышать цены на билеты. В 2020 году их стоимость снизилась на 10-20% в сравнении с 2019 годом, сообщил в четверг президент «Utair – Пассажирские авиалинии» Олег Семенов.

«В 2020 году цены на билеты снизились на 10-20% относительно 2019 года. И в текущем сезоне [2021 году] повышения тарифов не прогнозируется», – приводятся слова Семенова в сообщении **пресс-службы** Utair.

Он отметил, что в 2020 году пандемия ограничила отдых внутренними курортами и вызвала рост спроса на перелеты из регионов на Юг России примерно на 40%. «Поэтому Utair принял решение увеличить маршрутную сеть, чтобы пассажиры могли долететь на юг за пару часов по экономичным тарифам», – добавил Семенов.

Как уточняется в сообщении, в 2021 году Utair свяжет крупные региональные города России прямыми рейсами с югом страны. В частности, будут открыты прямые рейсы из Тюмени, Сургута, Екатеринбурга, Перми, Волгограда, Астрахани, Уфы, Грозного, Ростова-на-Дону в Анапу, Геленджик и Сочи как минимум дважды в неделю. «Сейчас

Utair летает на эти курорты из 13 российских городов. В 2021 году число маршрутов планируется увеличить в два раза», – добавил в пресс-службе.

<https://tass.ru/ural-news/10514327>

[Вернуться в оглавление](#)