



Ежедневный мониторинг СМИ

3 ФЕВРАЛЯ 2021

СОДЕРЖАНИЕ

КРАСНОЯРСКИЙ РАБОЧИЙ; ВАСИЛИЙ КАСАТКИН; 2021.02.03; СИБИРИ НУЖНЫ БОЛЬШИЕ КРЫЛЬЯ.....	3
САМАРСКАЯ ГАЗЕТА; 2021.02.02; ГУБЕРНАТОР ОБСУДИТ С МИНИСТРОМ ТРАНСПОРТА РФ БЕЗОПАСНОСТЬ НА ТРАССЕ М5 «УРАЛ».....	6
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСАНДР ФИЛИМОНЕНКО; 2021.02.03; ДАЛЬНИЙ СТАЛ БЛИЖЕ; ЛЬГОТНЫЕ АВИАБИЛЕТЫ ТЕПЕРЬ ДОСТУПНЫ ДЛЯ ВСЕХ ДАЛЬНЕВОСТОЧНИКОВ	6
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.02.02; РОСАВИАЦИЯ ОТБЕРЕТ АВИАКОМПАНИИ ДЛЯ ЛЬГОТНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК.....	7
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДРА КОШКИНА, МАКСИМ РУБЧЕНКО; 2021.02.02; ПРАВИТЕЛЬСТВО ГОТОВИТ НОВУЮ СТРАТЕГИЮ СОЦИАЛЬНО- ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ; СРЕДИ ПРИОРИТЕТОВ – «АГРЕССИВНОЕ РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ».....	7
ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ХОДЫКИН; 2021.02.03; ЗА МОРЕ ВОЛНУЮТСЯ: В РФ ЗАПРЕТЯТ ПЕРЕГРУЗКУ ОПАСНЫХ ВЕЩЕСТВ ВНЕ ПОРТОВ; ИНИЦИАТИВА ПРАВИТЕЛЬСТВА ПРИЗВАНА ПРЕДУПРЕДИТЬ ВОЗМОЖНЫЕ ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ КАТАСТРОФЫ.....	9
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, АННА ВАСИЛЬЕВА, ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2021.02.03; ЗАПРЕТНЫЙ РЕЙД; ПЕРЕВАЛКУ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ В МОРЕ ОГРАНИЧАТ	11
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.02.03; ПО НОЧАМ ЗДЕСЬ НЕ МЕСТО; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРОТИВ ДОПУСКА АВТОМОБИЛИСТОВ НА АВТОБУСНЫЕ ПОЛОСЫ.....	12
КОММЕРСАНТЬ С-ПЕТЕРБУРГ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2021.02.03; СМОЛЬНЫЙ СЪЕЗЖАЕТ С МАРШРУТА; ТЕНДЕРЫ ПО РЕФОРМЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА МОГУТ БЫТЬ ОТЛОЖЕНЫ НА БОЛЕЕ ПОЗДНИЙ СРОК.....	14
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ЛЕСНЫХ, ТИМУР ХАЛУДОРОВ; 2021.02.03; БЮДЖЕТ ВЫДЕЛИТ БОЛЕЕ 200 МЛРД РУБЛЕЙ НА АРКТИЧЕСКИЕ ПРОЕКТЫ; В СПИСКЕ – ИНФРАСТРУКТУРА, ДОБЫЧА ПОЛЕЗНЫХ ИСКОПАЕМЫХ, РЫБОВОДСТВО	15
ВЕДОМОСТИ; АННА ПОДЛИНОВА, МАТВЕЙ КАТКОВ; 2021.02.03; «НОВАТЭК» ПРОДОЛЖИТ ЭКСПАНСИЮ НА ГЫДАНЕ; ПРАВИТЕЛЬСТВО РАСПЕЧАТАЕТ ДЛЯ «НОВАТЭКА» СЕВЕРО-ГЫДАНСКИЙ УЧАСТОК НЕДР.....	17
ЭКСПЕРТ; ВЕРА КУЗЬМИНА; 2021.02.02; САМОЛЕТ В ШЕРИНГ	18
ГУДОК; СЕРГЕЙ ВОЛКОВ; 2021.02.02; РЕШЕНИЕ ОСТАВИЛИ ЗА БЕЛОРУССИЕЙ	21
МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; 2021.02.02; ГЛАВА РОСАВИАЦИИ ОЦЕНИЛ АМЕРИКАНСКУЮ СТАТИСТИКУ ПОСТКОВИДНЫХ ОШИБОК ПИЛОТОВ; «РАНЬШЕ НАС УПРЕКАЛИ, ЧТО МНОГО ЛЕТАЮТ, СЕЙЧАС - ЧТО МАЛО»	23
ТАСС; 2021.02.02; МИШУСТИН НАЗНАЧИЛ РОМАНА НОВИКОВА ВРИО ГЛАВЫ РОСАВТОДОРА.....	24

РЖД-ПАРТНЕР; ДМИТРИЙ АГАФОНОВ; 2021.02.02; ПЕРЕДАЧА ПРОЕКТА ПО РАСШИРЕНИЮ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА МИНСТРОЮ РОССИИ НЕ ОКАЖЕТ СУЩЕСТВЕННОГО ВЛИЯНИЯ НА ЕГО ДАЛЬНЕЙШУЮ РЕАЛИЗАЦИЮ.....	25
ТАСС; 2021.02.02; ВЛАСТИ КБР ДО 2024 ГОДА ПЛАНИРУЮТ ПРИВЕСТИ К НОРМАТИВУ ДО 85% РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГ	25
ТАСС; 2021.02.02; МИНЭНЕРГО И ФАС ВЫРАБОТАЛИ РЕШЕНИЯ ПО НОРМАЛИЗАЦИИ СИТУАЦИИ НА ТОПЛИВНОМ РЫНКЕ ДФО	26
АИФ КУБАНЬ; 2021.02.02; ОХРАНА МИНТРАНСА ПРОВЕЛА БОЛЬШЕ 500 ТЫСЯЧ ДОСМОТРОВ НА ЮГЕ РОССИИ	26
ТАСС; 2021.03.02; ДВИЖЕНИЕ ПО ПЕРВОМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ МОСТУ МЕЖДУ РОССИЕЙ И КИТАЕМ НАЧНЕТСЯ В АВГУСТЕ	27
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СВЕТЛАНА МЕНТЮКОВА; 2021.02.02; МИНТРАНС: ПОКАЗАТЕЛИ ДЛЯ ФОТО ПРИ ПРОХОЖДЕНИИ ТЕХОСМОТРА УВЕЛИЧАТ ...	27
РИА НОВОСТИ; 2021.02.02; МИНТРАНС ПЕРЕСМОТРИТ ТРЕБОВАНИЯ К ФОТО АВТОМОБИЛЕЙ НА ТЕХОСМОТРЕ	28
РИА НОВОСТИ; 2021.02.02; РСА ОБЪЯСНИЛ, ПОЧЕМУ СТОИТ СМЯГЧИТЬ ТРЕБОВАНИЯ К ФОТОСЪЕМКЕ МАШИН НА ПУНКТАХ ТЕХОСМОТРА	29
ПРАЙМ; 2021.02.02; «ТРАНСМАШХОЛДИНГ» УЧАСТВУЕТ В ТЕНДЕРЕ НА ПОСТАВКИ 100 ЛОКОМОТИВОВ ЕГИПТУ - ПОСОЛ РФ	29
ВЕСТИ; 2021.02.02; РЕЛЬСОВЫЕ АВТОБУСЫ «ОРЛАН» СВЯЗАЛИ ВЛАДИМИРСКУЮ И ИВАНОВСКУЮ ОБЛАСТИ	30
ИНТЕРФАКС; 2021.02.02; УЗБЕКИСТАН, АФГАНИСТАН И ПАКИСТАН ПРИНЯЛИ «ДОРОЖНУЮ КАРТУ» ПО ПРОЕКТУ Ж/Д ВЕТКИ К ПАКИСТАНСКИМ ПОРТАМ	30
ТАСС; 2021.02.02; ПУТИН ПООБЕЩАЛ РАСШИРИТЬ ПРОГРАММЫ ЛЬГОТНЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК ИЗ УДАЛЕННЫХ РЕГИОНОВ РОССИИ.....	31
ТАСС; 2021.02.02; РОССИЯ ВОЗОБНОВЛЯЕТ МЕЖДУНАРОДНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ ЕЩЕ ИЗ ДВУХ РЕГИОНОВ	31
ТАСС; 2021.02.02; ПОСОЛ РФ: В МОСКВЕ ПОЗИТИВНО НАСТРОЕНЫ НА ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ЧАРТЕРНОГО СООБЩЕНИЯ С ЕГИПТОМ.....	32
РИА НОВОСТИ; 2021.02.02; ИВАН ВОЛЫНКИН: ВОЗОБНОВЛЯТЬ ВЫВОЗНЫЕ РЕЙСЫ ДЛЯ РОССИЯН НЕ ПЛАНИРУЕТСЯ.....	32
РОССИЯ 1 ВЕСТИ; 2021.02.02; РОСАВИАЦИЯ ПОДЕЛИЛА ТЕРРИТОРИЮ ВОКРУГ АЭРОДРОМА БАРНАУЛА НА СЕМЬ ЗОН. ВЕСТИ	38
ИНТЕРФАКС; 2021.02.02; «АЭРОФЛОТ» ПОЛУЧИЛ ДОПУСКИ К РЕГУЛЯРНЫМ РЕЙСАМ В ОМАН И ХОРВАТИЮ.....	38
РИА НОВОСТИ; 2021.02.02; В ШЕРЕМЕТЬЕВО РАЗВЕРНУЛИ ВАКЦИНАЦИЮ ОТ КОРОНАВИРУСА.....	39
ТАСС; 2021.02.02; В ШЕРЕМЕТЬЕВО ВВЕЛИ НОВЫЕ ПРАВИЛА ЗАЕЗДА ТАКСИ НА ТЕРРИТОРИЮ АЭРОПОРТА.....	39
МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; ОЛЬГА БОЖЬЕВА; 2021.02.02; ЭКСПЕРТ ОБЪЯСНИЛ, КАКИМ ОБРАЗОМ АВИАПРАНКЕР МОГ ОТДАВАТЬ КОМАНДЫ ПИЛОТАМ.....	40

ПУБЛИКАЦИИ

КРАСНОЯРСКИЙ РАБОЧИЙ; ВАСИЛИЙ КАСАТКИН; 2021.02.03; СИБИРИ НУЖНЫ БОЛЬШИЕ КРЫЛЬЯ

Воплощение замыслов по наращиванию экономического потенциала сибирских территорий в рамках предлагаемых со стороны власти и бизнес-сообщества инвестиционных инициатив сложно представить без усиления возможностей транспортной отрасли и непосредственно авиационного комплекса.

Позитивные вести в канун приближающегося профессионального праздника авиаторов принесла состоявшаяся 22 января встреча губернатора Александра Усса с **министром транспорта РФ Виталием Савельевым**, во время которой обсуждались перспективы продвижения важных инфраструктурных проектов, способных ускорить развитие Енисейской Сибири.

Некоторые шаги на этом пути уже сделаны, однако задач остается по-прежнему немало. Тем более, что ситуация осложняется пандемией новой коронавирусной инфекции.

Очевидно, более динамичными должны быть и наметившиеся в последнее время конструктивные перемены в отечественном авиапроме. Ведь только с опорой на его достижения, подчеркивают отраслевые эксперты, можно рассчитывать на последовательное укрепление воздушных мостов, так необходимых в масштабах российских пространств.

Новые ориентиры

Как известно, крылья в авиации обретают силу на земле, и потому определяющее значение остается за проектами, нацеленными на возрождение комплекса больших и малых аэропортов, еще несколько десятилетий назад представлявшего собой довольно могучее хозяйство.

Флагманом среди ключевых авиатранспортных узлов в Восточной Сибири был и остается красноярский международный аэропорт имени Дмитрия Хворостовского. Теперь, после объемной работы по реконструкции пассажирского терминала и перронов, его потенциал продолжает приумножаться.

Перспективы связаны в первую очередь с решением наделить главную воздушную гавань края авторитетным статусом базовой площадки под создание логистического хаба, возможности которого обещает расширить и соседний аэропорт Черемшанка.

Уже этим летом должно состояться долгожданное событие - аэропорт Красноярска станет второй базовой гаванью после московского Шереметьева для компании «Аэрофлот».

Несмотря на то, что срок реализации соглашения, достигнутого между авиакомпанией, правительством края и ООО «Аэропорт Емельяново», несколько подвинулся из-за пандемии COVID-19, в июне предполагается запуск первых рейсов.

Как сообщает департамент развития пассажирских перевозок красноярского аэропорта, слоты согласованы, и начало продажи билетов намечено на февраль. Группа «Аэрофлот» намерена открыть полеты из краевого центра по десяти направлениям: в Улан-Удэ, Иркутск, Екатеринбург, Новосибирск, Благовещенск, Братск, Тюмень, Омск, Симферополь и Сочи.

Не менее важным является и то, что ставку на Красноярский край сделала также другая крупная авиационная компания - «ЭйрБриджКарго» Группы «Волга-Днепр», выполняющая регулярные грузовые авиарейсы по множеству маршрутов между Россией, Азией, Европой и Северной Америкой. Географическое положение краевой столицы там считают наиболее удобным для таких перелетов.

К слову, в немалой степени именно сотрудничество с «ЭйрБриджКарго» помогло красноярскому аэропорту выдержать трудные времена во время первой волны пандемии, когда кардинально сократился пассажиропоток.

Вместе с тем уверенное будущее проекта транспортного хаба обозначается еще одной инициативой - по организации в крае особой экономической зоны (ОЭЗ) промышленнопроизводственного типа с названием «Красноярская технологическая долина».

Сейчас ведется подготовка всей необходимой документации. Отдельные инвесторы выразили готовность стать резидентами. Речь идет о производителях промышленного оборудования, продукции из алюминия для авиа и машиностроения. Планируется, что к 2030 году на базе ОЭЗ появится около 1,3 тысячи рабочих мест, а объем инвестиций превысит 16 миллиардов рублей.

При этом обновления в обустройстве красноярского аэропорта продолжаются.

Сегодня здесь ведется строительство переходной галереи между новым и старым терминалами, а на летном поле близится к завершению реконструкция магистральной рулежной дорожки (МРД). Запуск ее в эксплуатацию намечен на 1 июня текущего года.

С появлением современной магистральной рулежки красноярский аэропорт сможет более чем вдвое увеличить число взлетно-посадочных операций в час: с нынешних 12 до 28. Фактически это взлеты и посадки каждые несколько минут. Таким образом удастся в 2,5 раза нарастить потенциал аэропорта в обслуживании пассажиров и грузопотоков.

Этому в дальнейшем может поспособствовать дополнительный проект, прорабатываемый отраслевыми специалистами, - по устройству железнодорожного сообщения между краевым центром и красноярским аэропортом Красноярск с 34-километровой однопутной электрифицированной грузопассажирской веткой. Руководство региона, судя по официальным комментариям, такой замысел оценивает положительно.

Небо зовет

В целом, как показывает практика, только комплексные подходы и системная работа могут обеспечить результативность в решении задач по развитию воздушных перевозок на пространствах Енисейской Сибири.

Об этом, в частности, говорили участники состоявшегося в конце января заседания комитета по промышленной политике, транспорту и связи краевого Законодательного Собрания.

Как было отмечено в ходе дискуссии, большое значение имеет качество управления всеми имеющимися в красноярском регионе активами, включая сеть малых аэропортов. На сегодняшний день в краевой собственности находится два аэропорта - в Игарке и Черемшанке, а также шесть взлетно-посадочных площадок - в Байките, Богучанах, Ванаваре, Енисейске, Туре и Хатанге.

И уже есть позитивные перемены. К примеру, в Черемшанке перед пандемией кратно увеличился поток пассажиров, а благодаря выстроенному здесь не так давно модульному терминалу заметно повысилось качество обслуживания граждан, путешествующих воздушным транспортом.

Впрочем, проблем в отрасли по-прежнему хватает. Деятельность многих северных площадок остается убыточной из-за высоких расходов по их содержанию и небольших пассажиропотоков. В итоге в этом году из бюджета предстоит направить около 120 миллионов рублей на компенсацию затрат по перевозкам. Остро стоит вопрос обветшалости оборудования и зданий комплексов наземного обслуживания.

Не все просто и у соседей. В частности, в ожидании конструктивных перемен живет аэропорт Абакан. Необходимо обновить терминалы, увеличить число стыковочных авиарейсов с транзитом через столицу Хакасии. Обсуждается перспектива открыть прямые полеты из Абакана в некоторые крупные города страны.

Между тем в этом году, по данным от **Росавиации**, четыре направления с вылетом из аэропорта Абакан попали в перечень субсидируемых региональных маршрутов, что сделает их для пассажиров более доступными по стоимости. В их числе рейсы Красноярск - Абакан - Красноярск и Кызыл - Абакан - Кызыл, осуществляемые силами основного регионального авиаперевозчика - компанией «КрасАвиа».

Это, как указывают эксперты, поможет ускорить модернизацию аэропорта и глубже интегрировать Хакасию с ее большим туристическим потенциалом в общий социально-экономический вектор развития Енисейской Сибири.

Если обобщить инвестиционные потребности ближайших пяти лет для наращивания потенциала авиаперевозок непосредственно в Красноярском крае, то сегодня они оцениваются в размере около миллиарда рублей. Именно такую цифру обозначил участвовавший в заседании комитета по промышленной политике, транспорту и связи ЗС края руководитель регионального **министерства транспорта** Константин Димитров.

Капиталовложения нужны в том числе на строительство объектов инфраструктуры, обновление технического парка. Также важная задача - дальнейшее совершенствование отраслевых возможностей компании «КрасАвиа», выполняющей значимую роль в обеспечении воздушного сообщения в северных территориях края и между центрами деловой активности в Красноярске, Хакасии и Туве.

Существенно, что перевозчик сумел устоять под давлением пандемии коронавируса и, более того, продолжает направлять усилия на омоложение флота, открытие новых рейсов, усиление кадрового состава.

Пора определяться

Как отмечают эксперты, высокая квалификация летных экипажей и системное обновление парка воздушных судов с акцентом на продукцию отечественного производителя - важная необходимость для стабильной работы авиационной отрасли.

Импортозамещение в российской гражданской авиации - вовсе не патриотический каприз, а одно из ключевых условий, определяющих даже не столько качество авиационных услуг, сколько саму их возможность в будущем. Ведь обостряющиеся на международной арене политические противоречия, санкционное давление делают ставку на эксплуатацию воздушных судов иностранного производства слишком рискованной.

Между тем альтернатива «Боингам» и «Эйрбасам» существует. Российскому авиапрому есть что предложить. На летные испытания вышли сразу две отечественные крылатые новинки: среднемагистральный МС-21-300 и самолет для региональных авиалиний - турбовинтовой Ил-114-300. Ожидаются их сертификационные испытания и выход в серию.

Кроме того, сохранено производство широкофюзеляжных Ил-96, современных модификаций малокресельного L-410. Продолжается малотиражный выпуск Ту-214. И даже в трудной судьбе «Суперджета» SSJ-100 наметились позитивные перемены - обновленную версию машины предполагается оснащать преимущественно отечественными комплектующими и двигателями.

Вскоре может начаться массовое производство биплана «Байкал» - глубоко модернизированного новосибирскими специалистами варианта легендарного советского «кукурузника» Ан-2. Одновременно новосибирцы предложили пилотный проект продления летной биографии еще одной советской крылатой легенды - реактивного Як-40: теперь с заметно улучшенными характеристиками.

Пусть и с опозданием, но началось внедрение отечественных технологий производства композитов для гражданской авиации, а также линейки двигателей: реактивных и турбовинтовых. Остается не затягивать с их массовым производством и выводом на широкий рынок.

Пришло время сделать давно очевидный выбор в пользу родной авиатехники, которой будут не страшны ни санкции, ни рост курса валют.

САМАРСКАЯ ГАЗЕТА; 2021.02.02; ГУБЕРНАТОР ОБСУДИТ С МИНИСТРОМ ТРАНСПОРТА РФ БЕЗОПАСНОСТЬ НА ТРАССЕ М5 «УРАЛ»

Об этом Дмитрий Азаров заявил на оперативном заседании в областном правительстве. Поводом для разговора стало ДТП, которое произошло в пятницу, 29 января, на трассе М5 «Урал» под Сызранью - столкновение рейсового автобуса и грузовой машины. Трагическое ДТП унесло жизни 12 человек. Водителя фуры задержали и арестовали. Как отметили на совещании, сейчас федеральная трасса отвечает всем нормам, но система безопасности дорожного движения нуждается и в дальнейшем совершенствовании. В связи с этим Дмитрий Азаров поручил министерству транспорта Самарской области подготовить предложения, которые позволят повысить внимание водителей и, соответственно, безопасность движения. В этом также примут участие специалисты из ГИБДД, Ульяновской области, а также из организации, которая эксплуатирует дорогу. К концу вторника, 2 февраля, предложения должны собрать в один документ. Дмитрий Азаров намерен обсудить их на федеральном уровне с министром транспорта РФ во время командировки в Москву.

<https://sgpress.ru/news/285199>

<http://syzran-small.ru/news-55113>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АЛЕКСАНДР ФИЛИМОНЕНКО; 2021.02.03; ДАЛЬНИЙ СТАЛ БЛИЖЕ; ЛЬГОТНЫЕ АВИАБИЛЕТЫ ТЕПЕРЬ ДОСТУПНЫ ДЛЯ ВСЕХ ДАЛЬНЕВОСТОЧНИКОВ

Дешевые авиабилеты в Москву и Санкт-Петербург по 21 авиамаршруту отныне смогут купить те, кто зарегистрирован на территории Дальневосточного федерального округа. Соответствующее постановление о распространении программы льготных авиаперевозок на всех жителей ДФО подписал премьер-министр РФ Михаил Мишустин.

Ранее президент РФ Владимир Путин поручал правительству и комиссии Госсовета по направлению «Транспорт» исключить возрастные ограничения при продаже льготных авиабилетов на Дальний Восток.

Программа субсидированных авиаперевозок с Дальнего Востока в города европейской части России и в обратном направлении действует с 2009 года. До сих пор правом приобрести авиабилет в Москву за 6,5-7 тысяч пользовались только льготники: молодежь до 23 лет, мужчины старше 60 и женщины старше 55 лет, инвалиды и их сопровождающие, подростки с путевками во Всероссийский детский центр «Океан», а с недавних пор и многодетные семьи.

Спрос на льготные билеты всегда огромный, ажиотажный. И это понятно - просто сравните тарифы, например на полет из Хабаровска в Москву. 7200 рублей - льготный и 23 800 - «плоский», введенный специально для дальневосточников «Аэрофлотом».

Продажа дешевых льготных билетов ежегодно стартует в первых числах января. В крупных городах ДФО люди толпятся в очередях в авиакассы, занимая место с ночи, стоят часами, чтобы успеть попасть на удобный рейс и нужную дату. Приобрести субсидированные билеты онлайн невозможно. В авиакассах и агентствах их разбирают за считанные дни. Авиакомпании по традиции объявляют о приостановке продаж «в связи с освоением выделенных перевозчикам средств». Правительство делает дополнительные ассигнования. Так случилось и в этот раз. 22 января глава Кабмина подписал распоряжение о выделении еще пяти миллиардов рублей.

По словам министра по развитию Дальнего Востока и Арктики Алексея Чекункова, в феврале средства поступят авиакомпаниям, и продажа авиабилетов по субсидируемым тарифам возобновится. Ассигнования позволят увеличить объем перевозок льготников почти в три раза. Хватит ли этих средств на нововведения на столичных рейсах?

О том, что программа субсидированных авиаперевозок нуждалась в модернизации, дальневосточники говорили давно. Люди считали, что продажи билетов по льготным тарифам нужно кардинально расширить.

- Она напоминала лотерею: повезло - не повезло. У программы не должно быть временных или возрастных ограничений, чтобы человек мог купить билет в любое время и на любую дату, - говорит депутат Магаданской областной думы Роман Исаев. - Кроме того, возвращать часть денег за авиабилет государство могло бы напрямую людям, а не авиакомпаниям.

Как будет организована продажа билетов по льготным тарифам для всех дальневосточников пока не ясно. Определен лишь перечень авиамаршрутов - 21 направление. 14 «московских» - из Магадана, Южно-Сахалинска, Хабаровска, Владивостока, Петропавловска-Камчатского, Анадыря, Благовещенска, Мирного, Нерюнгри, Певека, Полярного, Улан-Удэ, Читы и Якутска. Кроме того, в списке есть семь рейсов в Санкт-Петербург из Благовещенска, Владивостока, Мирного, Петропавловска-Камчатского, Хабаровска, Читы и Якутска.

<https://rg.ru/2021/02/02/reg-dfo/lgotnye-aviabilitye-stali-dostupny-vsem-dalnevostochnikam.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.02.02; РОСАВИАЦИЯ ОТБЕРЕТ АВИАКОМПАНИИ ДЛЯ ЛЬГОТНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК

Росавиация проведет отбор авиакомпаний для предоставления им субсидий на выполнение перевозок жителей Дальнего Востока в Москву и обратно по льготным тарифам, сообщили в ведомстве.

Как пояснили «РГ» в Росавиации, средства на льготные авиабилеты уже выделены.

«Ведомство подготовило и разместило на своем официальном сайте порядок отбора авиакомпаний для получения субсидий. После проведения отбора, результаты будут опубликованы на сайте», - отметили в **Росавиации**.

Сегодня, 2 февраля **премьер-министр** России **Михаил Мишустин** подписал постановление о расширении программы льготных авиаперевозок. Теперь приобрести авиабилеты по специальным тарифам смогут все жители Дальнего Востока. Ранее субсидируемые билеты в эконом-классе были доступны только некоторым категориям жителей Дальнего Востока: россиянам в возрасте до 23 лет, мужчинам старше 60 лет и женщинам старше 55 лет, инвалидам и членам многодетных семей.

В списке 21 маршрут. Например, это перелеты между Магаданом, Южно-Сахалинском, Хабаровском, Владивостоком, Петропавловском-Камчатским, Анадырком, Благовещенском, Мирным, Нерюнгри, Певеком, Полярным, Улан-Удэ, Читой, Якутском и Москвой, перелеты из Благовещенска, Владивостока, Мирного, Петропавловска-Камчатского, Хабаровска, Читы и Якутска в Санкт-Петербург.

<https://rg.ru/2021/02/02/reg-dfo/rosaviaciia-otberet-aviakompanii-dlia-lgotnyh-perevozok-na-dalnij-vostok.html>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДРА КОШКИНА, МАКСИМ РУБЧЕНКО; 2021.02.02; ПРАВИТЕЛЬСТВО ГОТОВИТ НОВУЮ СТРАТЕГИЮ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ; СРЕДИ ПРИОРИТЕТОВ – «АГРЕССИВНОЕ РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ»

Правительство приступает к разработке новой стратегии социально-экономического развития России. Она должна определить пути решения задач, поставленных в июльском указе **Владимира Путина** «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года».

«Указ президента о национальных целях, подписанный в июле 2020 г., это стратегический документ верхнего уровня, – объясняет директор Института народнохозяйственного прогнозирования РАН Александр Широков. – Правительство в соответствии с поручениями,

которые были даны по итогам этого указа, должно обеспечить достижение поставленных целей. Для этого ему нужно разработать адекватный набор мер экономической политики». 2 февраля должны быть утверждены составы пяти рабочих групп, которые будут работать над стратегией социально-экономического развития. Их руководителей **Михаил Мишустин** назначил 26 января. Группу «новая высокотехнологичная экономика» возглавил первый зампред правительства **Андрей Белоусов**; группу «агрессивное развитие инфраструктуры» – зампред **Марат Хуснуллин**; «новый общественный договор» – зампред Татьяна Голикова; «клиентоцентричное государство» – руководитель аппарата правительства Дмитрий Григоренко; «национальная инновационная система» – зампред Дмитрий Чернышенко.

Примечательно, что названия рабочих групп не совпадают с национальными целями развития, обозначенными в президентском указе (сохранение населения, здоровье и благополучие людей; возможности для самореализации и развития талантов; комфортная и безопасная среда для жизни; достойный, эффективный труд и успешное предпринимательство; цифровая трансформация). По мнению экспертов, кабинет **Мишустина** тем самым демонстрирует неформальный подход к решению задач национального развития. «Понятно, что текст постановления писали люди с большой фантазией, об этом говорят и названия рабочих групп, – отмечает Александр Широков. – Ясно, что у людей есть административный кураж. И это говорит о том, что они действительно хотят добиться результатов».

Еще одна примечательная особенность будущей стратегии социально-экономического развития России – разделение сложных задач на два вида: стратегические направления и большие межведомственные задачи (БМЗ).

Горизонт действия стратегических направлений отнесен к 2030 году – установленному президентом сроку достижения национальных целей. БМЗ – к 2024 году, вероятно, чтобы правительству было что предъявить к президентским выборам. Кроме того, в лексиконе правительства появилось понятие «быстрых побед». «Не надо пытаться увидеть в этом что-то плохое, – объясняет Александр Широков. – Термин «быстрые победы» появился от стремления разделить задачи на стратегические и срочные. Фактически Минэкономразвития говорят: расскажите, что мы можем сделать сейчас, а что на горизонте трех-пяти лет. И давайте разделим ресурсы в соответствии с этими сроками». Главная проблема государственного управления сейчас состоит в том, что проблема разделения краткосрочных и долгосрочных задач решается очень плохо, отмечает Широков. «Как только ситуация чуть-чуть начинает ухудшаться, мы бросаем заниматься стратегическими задачами и кидаемся решать сиюминутные проблемы, – объясняет Широков. – А потом оказывается, что общая ситуация не улучшилась, а где-то даже ухудшилась».

Методологию взаимоувязки стратегических направлений, отраслевых стратегий, больших межведомственных задач и «быстрых побед» Минэкономразвития должно представить рабочим группам уже 4 февраля. Проекты отраслевых стратегий, БМЗ и «быстрых побед» должны быть представлены главе правительства 25 февраля («новая высокотехнологичная экономика» и «агрессивное развитие инфраструктуры») и 11 марта («новый общественный договор», «клиентоцентричное государство» и «национальная инновационная система»). На апрель назначена защита проектов у премьера, а 14 мая МЭР должно представить текст стратегии.

«Скорость принятия решения поражает – это из разряда «быстрых побед», – отмечает директор Института стратегического анализа ФБК Игорь Николаев. – 26 января провели совещание, сформировали рабочие группы уже ко второму февраля, семинар по методологии проведут 4 февраля. Первые доклады о промежуточных результатах работы должны появиться уже меньше, чем через три недели. По опыту подготовки больших

стратегически направленных документов я могу сказать, что это совершенно нереальные сроки».

По мнению эксперта, в такое короткое время можно уложиться, «только если вы берете то, что уже есть, как-то перетасовываете по-новому и придумываете броское название». Трудно ожидать серьезной работы при таких сроках подготовки документов, констатирует Николаев. «Сроки действительно сжатые, но скорее всего, еще до этого документа были какие-то соображения и обсуждения», – считает Александр Широков.

Эксперты отмечают, что судя по языку, терминологии, формулировкам и управленческим решениям, связанным с новой стратегией социально-экономического развития, правительство привлекло к разработке документа новые научно-аналитические центры вместо традиционных НИУ ВШЭ и РАНХиГС. «В документе вообще не упоминаются никакие неправительственные структуры, – указывает Александр Широков. – Вероятно, это отражает некоторое разочарование людей, которые принимают решения, в деятельности экспертного сообщества».

Глава ИНП РАН напоминает, что экспертное сообщество, где лидировали ВШЭ и РАНХиГС, несколько лет назад разработало «Стратегию 2030», но она в принципе не была принята правительством к исполнению. «Вместе с тем понятно, что эксперты все равно будут привлекаться, – подчеркивает Широков. – Но есть желание сделать так, чтобы все решения принимались на уровне правительства без внешнего воздействия».

«Если раньше сначала готовился длинный тяжелый документ стратегии, то сейчас в первую очередь будут отобраны и утверждены Председателем Правительства прорывные инициативы, а потом уже ведомства займутся описанием и формализацией отдельных стратегий, Минэкономразвития – сводом единой фронтальной стратегии, – констатирует вице-президент ЦСР Диана Каплинская. – То есть на выходе Правительство будет иметь один документ, включающий общие для всех направлений цели и задачи, ключевые результаты до 2030 г., паспорта отраслевых стратегий и описания ключевых инициатив по каждому направлению».

Говоря про вызовы, на сегодняшний день главный – сроки. Однако он же и возможность: интенсивность работы настолько высока, что «выживают» только наиболее прогрессивные, согласованные, проработанные и обеспеченные ресурсами инициативы».

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2021/02/02/856382-pravitelstvo-gotovit-novuyu-strategiyu-sotsialno-ekonomicheskogo-razvitiya>

ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ХОДЫКИН; 2021.02.03; ЗА МОРЕ ВОЛНУЮТСЯ: В РФ ЗАПРЕТЯТ ПЕРЕГРУЗКУ ОПАСНЫХ ВЕЩЕСТВ ВНЕ ПОРТОВ; ИНИЦИАТИВА ПРАВИТЕЛЬСТВА ПРИЗВАНА ПРЕДУПРЕДИТЬ ВОЗМОЖНЫЕ ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ КАТАСТРОФЫ

В России планируют запретить перегрузку опасных и вредных веществ с судна на судно во внутренних морских водах вне пределов портов. Законопроект об этом (есть в распоряжении «Известий») правительство внесет в Госдуму в ближайшее время, сообщили «Известиям» в аппарате **вице-преьера** Виктории Абрамченко. Там также отметили, что инициатива реализуется по поручению президента, она нацелена на защиту окружающей среды и обеспечение безопасности работ на море. Сейчас многие компании, которые работают в этой сфере, стараются сэкономить и лишний раз не подходят к берегу, экологические риски при этом не учитываются, отметили в Госдуме. В Совфеде предложение в целом поддержали, но выразили желание внимательнее изучить законопроект и при необходимости внести поправки.

Список опасных

Законопроект о запрете перегрузки опасных веществ с судна на судно в ближайшее время будет внесен правительством в Госдуму. Инициатива предлагает изменения в Кодекс

торгового мореплавания и другие акты, связанные с регулированием передачи грузов за пределами морских портов.

Согласно тексту законопроекта, решено запретить перегрузку опасных и вредных веществ «за границами морских портов во внутренних морских водах, территориальном море РФ и во внутренних и территориальных водах РФ в Каспийском море, а также в исключительной экономической зоне РФ». К таким веществам, согласно законопроекту, к примеру, относится перевозимая нефть, сжиженные газы, жидкие вещества, перевозимые наливом, с температурой вспышки, не превышающей 60°C, а также твердые вещества, обладающие опасными химическими свойствами.

В ряде случаев требования не будут применяться. К примеру, останется разрешенной перегрузка при снабжении сооружений и судов, предназначенных для геологического изучения и добычи минеральных ресурсов. Также под исключение подпадет перевалка углеводородного сырья между судном и искусственным островом (установкой, сооружением), предназначенным для геологических работ.

Вице-премьер Виктория Абрамченко поручила профильным ведомствам (Минтранс, Минприроды, Минэку, МИДу, Минсельхозу и др.) подготовить дополнительные предложения (копия поручения есть в распоряжении «Известий»). **В Минтрансе «Известиям» сообщили, что ответ министерства на новый законопроект будет направлен в правительство с учетом позиций причастных ведомств.**

Скупой заплатит

Ранее несколько профильных министерств уже выступало с похожими инициативами. Например, экс-глава Минприроды Дмитрий Кобылкин предлагал запретить рейдовую перевалку грузов, за исключением сельскохозяйственных, в акваториях российских морей для снижения аварийных случаев. Летом прошлого года СМИ писали и об инициативе **Минтранса**, связанной с ужесточением порядка перегрузки припасов на рыболовных судах (топлива, упаковок, орудий лова) за пределами акваторий морских портов. Отрасль тогда эмоционально отреагировала на это предложение. Между тем в аппарате **вице-преьера** Виктории Абрамченко пояснили «Известиям», что вносимые сейчас правительством изменения направлены на защиту окружающей среды и обеспечение безопасности перегрузки именно опасных и вредных веществ.

– Решение реализуется по прямому поручению **президента России**, который обратил внимание на недопустимость подвергать риску экологическую среду российских территориальных вод в результате часто практикуемой перегрузки или перевалки грузов в открытом море. Согласно Конвенции ООН по морскому праву, РФ вправе принимать необходимые меры по предотвращению преднамеренных и непреднамеренных сбросов, аварий и ликвидации чрезвычайных ситуаций, загрязнения морской среды из любого источника, – сообщили в аппарате.

Там отметили, что часто владельцы судов осуществляют перегрузку в море ради удешевления логистических процедур, при этом они ставят экосистему под угрозу. Мерами также предусматривается право правительства установить специальные районы перегрузки, где такая деятельность сможет осуществляться. Это необходимо для тех случаев, когда порт не может физически обслуживать необходимые объемы.

Изменения в КоАП также устанавливают дополнительную ответственность за нарушение правил перегрузки. За это грозит наложение административного штрафа на граждан в размере от 100 тыс. до 200 тыс. рублей; на должностных лиц – от 500 тыс. до 1 млн; на ИП и юрлиц – от 5 млн до 10 млн рублей. При этом, если нарушения привели к загрязнению окружающей среды, штраф для физлиц составит от 300 тыс. до 400 тыс., а для предпринимателей и юрлиц – от 10 млн до 20 млн рублей с возможностью конфискации судна.

Проблемы, связанные с незаконной перевалкой грузов, возникают нередко. В частности, одним из ярких примеров стал пожар в январе прошлого года на танкерах «Маэстро» и

«Канди», принадлежащих турецкой компании. Тогда инцидент произошел в районе Керченского пролива во время перегрузки сжиженного газа с одного судна на другое.

Защита экосистемы

В Совете Федерации и Госдуме выразили готовность поддержать инициативу, однако отметили необходимость более детального ознакомления с законопроектом.

– Водные ресурсы – богатство нашей страны. Крайне сложно устранять последствия негативного влияния перегрузки. Если в ходе этого процесса нанесен вред водной среде, то потом это остается большой проблемой на долгие годы, – рассказал «Известиям» глава комитета Совфеда по аграрно-продовольственной политике и природопользованию Алексей Майоров.

– Эта проблема обсуждалась, она звучит не первый день. Даже единичные случаи, когда происходит нештатная ситуация, вызывают большой резонанс. Нужно дождаться и почитать законопроект, чтобы говорить о его достоинствах и недостатках, – пояснил «Известиям» зампред думского комитета по экологии и охране окружающей среды Михаил Старшинов.

Депутаты также подчеркнули, что нередко компании, которые занимаются перевозками, заботятся лишь о своих коммерческих интересах.

– Они стараются не заходить в порты, не пользоваться их инфраструктурой. Это всегда дорого, когда идет соприкосновение через берег. Но это вопрос, конечно, не экономики, а экологии, – отметил в разговоре с «Известиями» и другой зампред профильного комитета Госдумы, Кирилл Черкасов.

Он добавил, что при перегрузке с судна на судно риск техногенных аварий многократно возрастает. Член СПЧ при президенте Сергей Цыпленков выразил надежду, что инициатива сможет навести порядок в этой отрасли.

<https://iz.ru/1119468/maksim-khodykin/za-more-volnuiutsia-v-rf-zapretiat-peregruzku-opasnykh-veshchestv-vne-portov>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, АННА ВАСИЛЬЕВА, ДМИТРИЙ КОЗЛОВ; 2021.02.03; ЗАПРЕТНЫЙ РЕЙД; ПЕРЕВАЛКУ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ В МОРЕ ОГРАНИЧАТ

Правительство собирается запретить перевалку опасных грузов с судна на судно, кроме определенных зон. Против рейдовой перевалки активно выступали экологи, указывая на повышенные риски и ущерб окружающей среде. В первую очередь нововведение может ударить по крупным нефтяным компаниям и проектам по перегрузке СПГ, но собеседники «Ъ» уверены, что крупный бизнес получит разрешения. В выигрыше же окажутся владельцы недозагруженных портовых терминалов.

Правительство подготовило новый законопроект, запрещающий перевалку опасных грузов (нефть, нефтепродукты, СПГ, ядохимикаты и т. д.) с судна на судно. Документ есть у «Ъ», первым о нем написал Telegram-канал «Зеленый змий». **Вице-премьер** Виктория Абрамченко поручила 1 февраля профильным министерствам согласовать документ в трехдневный срок. Представитель **вице-преьера** подтвердила «Ъ» его подлинность.

В нем предлагается запретить перегрузку опасных и вредных веществ с судна на судно в морских портах, за их границами во внутренних морских водах, в территориальном море РФ, а также исключительной экономической зоне. Перечень морских портов и районов перегрузки, где будет разрешена рейдовая перевалка, будет утверждать правительство. Штраф за нарушение правил может составить до 10 млн руб., а при загрязнении – до 20 млн руб.

Как следует из протокола совещания у **вице-преьера** от 30 декабря 2020 года, рейдовая перевалка может быть разрешена там, где нет технической возможности провести перегрузку в порту. Источник «Ъ», знакомый с ситуацией, говорит, что будут

приниматься во внимание существующие портовые мощности и при их увеличении число разрешенных зон рейдовой перевалки сократится.

Президент **Владимир Путин** неоднократно поручал проработать механизмы регулирования перевалки грузов с судна на судно. Как писал РБК 21 февраля 2020 года, в конце 2019 года за запрет рейдовой перевалки по экологическим причинам выступал занимавший тогда пост главы Минприроды Дмитрий Кобылкин. Тогда **Владимир Путин** на письме поставил визу «согласен». В Минприроды уточняли, что под исключения могут попасть сельхозгрузы и СПГ. Сейчас в Минприроды сообщили, что «всячески поддерживают» новую инициативу правительства. **В Минтрансе и Минэкономике подтвердили получение документа и пообещали рассмотреть в установленном порядке.** В Роспотребнадзоре и Минсельхозе сказали, что согласовали его без замечаний. В Минэнерго тему не комментировали.

«Инциденты происходят в отдалении от мест, куда можно пригнать технику, плюс аварийные суда не всегда под боком, – поясняет опасность рейдовой перевалки эксперт WWF России Алексей Григорьев. – Даже контролирующие чиновники добраться до места аварии могут на транспорте, который предоставляет сама компания, допустившая эту ситуацию». По его словам, достоверной официальной статистики о количестве внештатных ситуаций при подобной перевалке не существует, потому что «о большинстве инцидентов проверяющие органы не узнают». Директор Института экологии НИУ ВШЭ Борис Моргунов указывает, что риски во время рейдовой перевалки гораздо выше, чем при стандартной.

В «Роснефти», «Газпром нефти», ЛУКОЙЛе, которые занимаются рейдовой перевалкой в Мурманске, на запрос “Ъ” не ответили. В НОВАТЭКе “Ъ” сообщили, что проекты компании по созданию морских перегрузочных комплексов СПГ в Мурманске и на Камчатке реализуются на основании решений правительства, что исключает возможность распространения предложенного запрета на их деятельность.

Источник “Ъ” в отрасли говорит, что на рейде всего (с неопасными грузами) переваливается около 80 млн тонн в год. Это прежде всего порты Мурманск и Кавказ, а также порты острова Сахалин. По его мнению, сильнее всего может пострадать перевалка в порту Кавказ объемом 6–8 млн тонн, так как эти объемы могут дозагрузить простаивающие мощности портовых терминалов в регионе. Собеседник “Ъ” в отрасли также полагает, что крупные компании, вероятно, смогут получить разрешения правительства на продолжение рейдовой перевалки, а пострадает более мелкий бизнес.

Партнер КПМГ в России и СНГ Виктория Тургенева отмечает, что предложение о запрете перевалки с судна на судно в первую очередь нацелено на борьбу с контрабандными перевозками нефти (которые являются проблемой как с точки зрения бизнеса, так и с точки зрения профилактики локальных разливов нефти), но при этом к рейдовым перевалкам периодически прибегают практически все крупные нефтяные компании. Поэтому бизнес, безусловно, будет против окончательного запрета – в отдельных случаях он увеличит затраты компаний, отмечает эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4672640>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.02.03; ПО НОЧАМ ЗДЕСЬ НЕ МЕСТО; ПРАВИТЕЛЬСТВО ПРОТИВ ДОПУСКА АВТОМОБИЛИСТОВ НА АВТОБУСНЫЕ ПОЛОСЫ

Белый дом выступил против законодательной инициативы освободить от штрафов в 1,5–3 тыс. руб. водителей, выезжающих на выделенные полосы ночью или использующих их для объезда препятствий. Региональные власти уже сегодня могут с помощью знаков снять часть запретов, говорят в правительстве, кроме того, парламентарии не представили «статистических и иных сведений», из которых следует, что действующие штрафы «избыточны».

Правительственная комиссия по законопроектной деятельности подготовила проект отрицательного отзыва на инициативу о неприменении в ряде случаев штрафов для водителей,двигающихся по выделенным полосам для маршрутного транспорта. Подробности документа вчера раскрыл ТАСС.

Согласно ПДД, по выделенкам помимо регулярного общественного транспорта могут ездить школьные автобусы, такси, а также небольшие восьмиместные автобусы (только в Москве, Санкт-Петербурге и Севастополе). Штраф за выезд на маршрутную полосу – 1,5 тыс. руб., а в Москве, Санкт-Петербурге – 3 тыс. руб.

Еще в ноябре 2020 года группа депутатов от ЛДПР предложила поправки к КоАП: водители должны иметь право без риска получить штраф двигаться по выделенным полосам с 23:00 до 6:00 или выезжать на выделенку при объезде препятствия (например, если по дороге движется уборочная техника).

Ночью полосы почти свободны, пояснял один из авторов поправок депутат Ярослав Нилов, при этом «спокойный, не влияющий негативно на безопасность движения объезд непредвиденных помех не должен быть поводом для привлечения добросовестных водителей к ответственности». Поправки к КоАП были разработаны и направлены в правительство для отзыва еще до внесения в Госдуму.

В Белом доме привели набор контраргументов. ПДД уже позволяют применять знаки «Полоса для маршрутных транспортных средств» вместе с информационными табличками, уточняющими действие указателей (по рабочим, выходным дням, на какие транспортные средства распространяются и т. д.). Иными словами, следует из отзыва, региональные власти сегодня уже наделены полномочиями решать, кого пускать на выделенки, а значит, законодатели должны вопросы адресовать им. Кроме того, отметили в правительстве, депутаты не привели «статистических и иных сведений», из которых следует, что действующие штрафы «избыточны» либо проблема, о которой говорят депутаты, достаточно распространена.

«По выделенным полосам должны ездить профессиональные водители, которые перевозят пассажиров, – комментируют ситуацию в **пресс-службе** дептранса Москвы. – В Москве есть ночные маршруты городского транспорта, 12 из них ходят по выделенкам.

Ночью дороги в Москве свободны, и личные автомобили могут передвигаться по основным полосам без проблем. Если проходят ремонтные работы или случилась авария на основных полосах, для объезда препятствия водитель может выехать на полосу для общественного транспорта, камера зафиксирует помеху на основном ходу, и штраф не будет выписан».

Это не первая попытка общественности снять запреты на выделенных полосах. В 2013 году мотоциклисты просили мэрию Москвы пустить их на выделенки, но власти навстречу не пошли. В 2018–2020 годах каршеринговые компании, Минэнерго, НТИ «Автонет» предлагали открыть маршрутные полосы для арендных авто, машин на газовом топливе, электромобилей и беспилотных авто, но столичные власти оставались непреклонны. Параллельно депутаты Госдумы добивались принятия поправок к КоАП о льготах на выделенках, но все предложения отклонялись парламентом. При этом московские власти с каждым годом ужесточают режим работы полос. Весной 2020 года на участках Можайского, Ярославского шоссе, Кутузовского, Нахимовского проспектов решением дептранса на выделенные полосы запретили выезжать таксистам. В ноябре 2020 года мэрия перевела выделенки в семидневный режим работы (раньше в выходные некоторые участки были открыты для частного транспорта).

Нужно пытаться открыть полосы для движения автомобилей по ночам, уверен координатор движения «Синие ведерки», член общественного совета при ГУ МВД по Москве Петр Шкуматов. «Существующие ограничения противоречат здравому смыслу, – считает он. – Ночью общественный транспорт либо не ходит, либо ходит редко. Но московские власти относятся к выделенке, как к святыне, которую нельзя трогать».

Господин Шкуматов также заметил, что введение запрета для таксистов на некоторых выделенках в 2020 году запутало водителей – многие из них не сразу понимают, где ехать нельзя, а где можно, и получают штрафы.

<https://www.kommersant.ru/doc/4672638>

КОММЕРСАНТЪ С-ПЕТЕРБУРГ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2021.02.03; СМОЛЬНЫЙ СЪЕЗЖАЕТ С МАРШРУТА; ТЕНДЕРЫ ПО РЕФОРМЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА МОГУТ БЫТЬ ОТЛОЖЕНЫ НА БОЛЕЕ ПОЗДНИЙ СРОК

По данным „Ъ», вчера в правительстве Петербурга состоялось совещание, на котором обсуждалась реформа общественного транспорта, отложенная с середины 2020-го на 2022 год. Впрочем, официально в Смольном повестку собрания не комментируют. Вероятно, конкурсы на маршруты будут разыграны на месяц позже, чем планировалось ранее, – в апреле. Причиной тому – затянувшийся процесс подготовки одного из внутренних документов. В бизнес-сообществе не считают сдвиг сроков критичным, но с нетерпением ждут от властей объявления условий предстоящих тендеров, а также стоимости лотов.

Сведения о том, что вчера у губернатора Петербурга Александра Беглова состоялось совещание с транспортным блоком правительства города, подтвердил „Ъ» источник в Смольном, близкий к аппарату вице-губернатора Максима Соколова. На нем присутствовали глава комитета по транспорту Кирилл Поляков, председатель комитета по развитию транспортной инфраструктуры Андрей Левакин, а также директор ГКУ «Организатор перевозок» Ренат Ягудин. Эти структуры задействованы в вопросах предстоящей реформы.

По словам другого собеседника „Ъ», обсуждение касалось готовности комплексной схемы организации транспортного обслуживания (КСОТ), процедуры торгов в виде аукциона или конкурса, а также количества лотов. КСОТ, по словам источника „Ъ», до сих пор не готова, но закончить исследование планируется в феврале. Это, вероятно, станет причиной откладывания тендеров по транспортной реформе, которые, как заявлял ранее господин Поляков, хотели объявить не позднее марта 2021 года. Срок тендеров – за 1,5 года до начала реформы в середине 2022 года – связан с периодом подготовки к поставке техники: у транспортных компаний будет время на заказ автобусов у производителей.

Запрос на формирование КСОТ – новая инициатива комитета по транспорту. Аукцион на подготовку этого документа был размещен в сентябре, а закончить работу требовалось к середине декабря. Однако результаты исследования АО «Институт „Стройпроект»» до сих пор не опубликованы. Ранее главным мануалом реформы власти называли документ транспортного планирования (ДПП). Он был принят в феврале, но на фоне общественного резонанса из-за количества маршрутов (они были сокращены) власти провели слушания и обязались внести в ДПП изменения. Новая версия ДПП также недоступна в открытых источниках.

Формальными причинами заказа КСОТ у «Стройпроекта» стали прошлогодние методические рекомендации **Минтранса** по подготовке ДПП, где сказано, что он должен быть разработан на базе этого документа, объясняет собеседник издания. Кроме этого, у администрации есть желание включить Петербург в **нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД)**, куда можно попасть, только имея определенные программные документы, в том числе КСОТ, добавляет он. Закупку научно-исследовательских работ по ДПП уже проводили в 2016 году; по сути, заказ на новую доработку стал вторым за четыре года. До начала аукционов требуется внести изменения в существующий ДПП, но они должны быть мотивированы в утвержденной КСОТ, поясняет порядок процедуры источник „Ъ».

Вчера в профильных комитетах, подведомственных учреждениях и аппарате господина Соколова не комментировали условия и параметры реформы, обсуждавшиеся на

совещании. Источник „Ъ», знакомый с ходом переговоров, утверждает, что цифры меняются до сих пор.

Реформа предполагает перевод всех «коммерческих» маршруток на социальный тариф, позволяющий пользоваться льготами на любом транспорте Петербурга. Частные транспортные компании, сроки контрактов с которыми заканчиваются в 2022 году, будут участвовать в конкурсе на право заключения договоров в течение последующих шести лет. Часть маршрутов при этом планировали оптимизировать, сократив или изменив путь следования автобуса. По новым госконтрактам перевозчикам необходимо закупить современную технику с кондиционерами и низким полом. Ранее предполагалось, что поставка составит более 2,5 тыс. единиц техники разного размера (особо больших, больших и средних автобусов). Также власти анонсировали переход на новую модель оплаты работы перевозчиков: выручку за проезд Смольный заберет себе, а компаниям заплатит за километры транспортной работы (брутто-контракт). Плата в среднем составит от 160 до 180 рублей за километр.

По расчетам комитета по транспорту, опубликованным в январе 2020 года, в период с 2020-го по 2026 год на реформу из бюджета города будет выделено более 177 млрд рублей. Эта стоимость складывается из расчетов по выплатам перевозчикам. Проектом бюджета на 2022 год предусмотрено финансирование в объеме 12,3 млрд рублей, на 2023 год – 24,5 млрд рублей.

Известно также, что расходы бюджета в рамках реформы вырастут и из-за потребности устанавливать новые остановки общественного транспорта. В 2021–2023 годах их потребуется 212 единиц. Всего же Петербургу необходимо до тысячи новых остановок в связи с тем, что новые правила запрещают маршруткам высаживать пассажиров в любых местах по дороге. Цена остановочного пункта варьируется от 2 до 20 млн рублей, средняя стоимость – около 10 млн рублей.

В Петербурге работают 17 перевозчиков, крупнейшие по доле рынка – частные ОАО «Третий парк», ООО «Петербургская транспортная компания» и ООО «Питеравто». Участники рынка в разговоре с „Ъ» отмечают, что ожидают от правительства информацию об условиях тендеров и о средствах на реформу в бюджете города и корректные расчеты начальной максимальной цены контракта (НМЦК), в которой заложены зарплаты водителей и расходы на топливо. «НМЦК считается в самый последний момент, когда будет понятно окончательное число маршрутов и автобусов. Этого еще нет, как и решения, будут конкурсы или аукционы», – комментирует собеседник „Ъ» в транспортном блоке правительства.

<https://www.kommersant.ru/doc/4672626>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ЛЕСНЫХ, ТИМУР ХАЛУДОРОВ; 2021.02.03; БЮДЖЕТ ВЫДЕЛИТ БОЛЕЕ 200 МЛРД РУБЛЕЙ НА АРКТИЧЕСКИЕ ПРОЕКТЫ; В СПИСКЕ – ИНФРАСТРУКТУРА, ДОБЫЧА ПОЛЕЗНЫХ ИСКОПАЕМЫХ, РЫБОВОДСТВО

Правительство РФ утвердило перечень инвестиционных проектов в Арктической зоне Российской Федерации (АЗРФ), которые получают государственные субсидии на общую сумму более 214 млрд руб. Эти деньги компании – инициаторы проектов смогут использовать на строительство инфраструктуры, необходимой для полноценной работы новых производств.

Средства будут выделять на безвозвратной основе в размере до 20% от общего объема инвестиций в организацию новых производств, но при соблюдении ряда условий. В частности, для этого компании должны инвестировать в проект не менее 300 млн руб., обеспечить создание новых рабочих мест и покрытие предоставленной субсидии в виде налоговых отчислений в бюджет в срок до 10 лет.

Отбор инвестиционных проектов проводился во II квартале прошлого года в соответствии с постановлением правительства Российской Федерации от 18 марта 2020 г. № 297. Потенциальные получатели субсидий подавали заявки и необходимые документы, оценку которых проводило Минвостокразвития. Окончательное решение об одобрении проектов принимала Госкомиссия по вопросам развития Арктики. В итоге в утвержденный правительством перечень попало шесть инвестиционных проектов.

Министр по развитию Дальнего Востока и Арктики Алексей Чекунков сообщил «Ведомостям», что средства на субсидии этим инвестпроектам уже предусмотрены законом о федеральном бюджете на текущий год и плановый период 2022–2023 гг., средства фонда национального благосостояния (ФНБ) для выплаты субсидий привлекаться не будут. На каждый рубль господдержки в среднем приходится 10 руб. частного капитала. На 10-летнем горизонте эти шесть проектов обеспечат более 42 млрд руб. дополнительных налоговых поступлений и создадут более 5800 новых рабочих мест. Чекунков подчеркнул, что соглашение о предоставлении субсидии предусматривает контроль за выполнением технических и финансово-экономических параметров инвестиционных проектов. И если компании будут нарушать обязательства по объему вложенных средств, налоговых поступлений в бюджет и организации рабочих мест, им придется вернуть в бюджет все полученные от государства деньги в полном объеме.

В числе проектов, которые получают субсидию, горно-металлургический комбинат «Федорова тундра» в Мурманской области, строительством которого займется АО «Федорово рिसорсес», учрежденное ООО «Федорово минералз» и ООО «Ростех – развитие бизнеса» (входит в ГК «Ростех»). Предприятие производительностью 16 млн т руды в год, которое планируется запустить в 2027 г., будет добывать и обогащать руду для производства медно-никелевого концентрата или штейна с платиноидами – эти ресурсы используются, в частности, при создании скальпелей и других медицинских инструментов, трубопроводов для агрессивной внешней среды, пружин и различных деталей для машин и станков, предназначенных для работы в холодных погодных условиях. Продукцию комбината планируется поставлять преимущественно на российский рынок.

В беседе с «Ведомостями» представитель компании «Федорово рисорсес» рассказал, что на строительство инфраструктуры планируется привлечь бюджетные средства в объеме 6,1 млрд руб. – они пойдут на компенсацию затрат компании на строительство автодороги, возведение ЛЭП и подстанции.

Еще один проект, одобренный правительством, экспортоориентированный. Это строительство горно-обогажительного комбината на базе месторождения свинцово-цинковых руд «Павловское» на острове Южный архипелага Новая Земля в Архангельской области.

«Около 90% выручки проекта составляет цинковая руда, из которой мы будем получать концентрат на инновационной плавучей горно-обогажительной фабрике, – рассказывает исполнительный директор Первой горнорудной компании Игорь Семенов. – Предусматривается поставка продукции потребителям в Норвегии, Швеции и Финляндии. Кроме того, интерес к нашему проекту проявляют крупнейшие международные трейдеры». В рамках этого проекта планируется строительство морского терминала для отгрузки угольного концентрата. Больших проблем с логистикой из-за погодных условий Семенов не видит, хотя и признает, что на протяжении нескольких месяцев в году произведенный угольный концентрат придется хранить на складах.

Из арктических проектов частных компаний в списке получателей субсидий из федерального бюджета оказалось строительство в Кольском районе Мурманской области бассейнов для производства «посадочного материала лосося и форели». Их к 2024 г. планирует построить компания «Русское море – аквакультура».

В правительственном распоряжении указано, что целью этого проекта является снижение зависимости отечественной рыболовной отрасли от импорта. Отметим, что это направление является одним из приоритетов в развитии отрасли, которая в последние годы показывает не самые лучшие результаты: с 2009 по 2019 г. штат сотрудников в рыбном хозяйстве страны сократился с 360 000 до 139 000 человек, а объем переработки морской рыбы с 2017 по 2019 г. упал на 11% (по данным отраслевого объединения «Рыбный союз»). Представители компании «Русское море – аквакультура» отказались ответить на вопросы «Ведомостей».

«В целом за счет реализации одобренных правительством проектов решаются стратегические задачи развития логистики, модернизации портовой инфраструктуры и обеспечения грузовой базы Северного морского пути (СМП), – объясняет Чекунков. – Сильная арктическая экономика позволит улучшить качество жизни людей». Напомним, что по итогам прошлого года, по данным ГК «Росатом», грузооборот по СМП составил почти 33 млн т – на 1,5 млн т больше, чем к 2019 г. После организации круглогодичной проводки судов по этому маршруту грузооборот может вырасти до 700 млн т в год.

Субсидирование шести новых инвестпроектов в арктической зоне России станет частью процесса комплексного развития АЗРФ, которым правительство занимается по поручению президента **Владимира Путина**, подчеркнул **премьер-министр Михаил Мишустин** в понедельник.

Параллельно в Арктике продолжают развиваться шельфовые проекты, предусмотренные Стратегией развития АЗРФ на период до 2035 г., утвержденной в октябре прошлого года. Часть из них планируется финансировать за счет средств ФНБ. В соответствии с постановлением, подписанным в июне прошлого года **Мишустин**ым, средства ФНБ могут быть направлены на строительство универсальных серийных ледоколов «Арктика» мощностью 60 МВт и головного ледокола «Лидер» мощностью 120 МВт, которые создаются для обеспечения круглогодичной проводки судов по СМП. В этот перечень был внесен и терминал «Утренний» для завода «Арктик СПГ – 2», который строит «Новатэк».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/02/02/856429-byudzhnet-videlit>

ВЕДОМОСТИ; АННА ПОДЛИНОВА, МАТВЕЙ КАТКОВ; 2021.02.03; «НОВАТЭК» ПРОДОЛЖИТ ЭКСПАНСИЮ НА ГЫДАНЕ; ПРАВИТЕЛЬСТВО РАСПЕЧАТАЕТ ДЛЯ «НОВАТЭКА» СЕВЕРО-ГЫДАНСКИЙ УЧАСТОК НЕДР

2 февраля стало известно, что аукцион на крупный, но малоизученный Северо-Гыданский участок недр федерального значения «Роснедра» проведут 24 марта, следует из материалов ведомства. Площадь участка составляет 6550 кв. км, ресурсы газа оцениваются в 1,24 трлн куб. м, извлекаемые ресурсы нефти (по категориям D1 и D2) – около 100 млн т.

Участок находится в Ямало-Ненецком автономном округе, в пределах Гыданского полуострова и Гыданской губы Карского моря, в 560 км от Салехарда. Стартовый платеж за него составляет 705 млн руб.

По условиям проводимого аукциона принимать участие в нем могут только компании, уже обладающие лицензиями на полуостровах Ямал или Гыдан, по которым добываемый газ направляется на производство СПГ, говорит консультант Vygon Consulting Артем Лебедской-Тамбиев. Таким образом, под эти условия подпадают только дочерние компании «Новатэка», отмечает он.

В компании на вопросы «Ведомостей» не ответили.

В 2016 г. «Новатэк» обращался в Минприроды с просьбой исключить лицензирование 10 участков недр на полуостровах Ямал и Гыдан, чтобы зарезервировать их под свой СПГ-кластер. Тогда из планов лицензирования были исключены месторождения Гыданское, Солетско-Ханавейское, Западно-Сеяхинское, Верхнетиутейское, Штормовое, а также участки недр Бухаринский, Восточно-Явайский, Мамонтовский, Северо-Гыданский и

Ярачайтский. А в 2019 г. вновь по просьбе «Новатэка» правительство все же начало проводить аукционы по этим участкам, включая в их условия обязательное использование добытого газа для производства СПГ. Сейчас «Новатэк» уже получил лицензии на Гыданское, Верхнетиутейское, Западно-Сеяхинское, Солетско-Ханавейское, Штормовое месторождения и Бухаринский участок.

По словам аналитика Газпромбанка Кирилла Бахтина, изучение Северо-Гыданского участка (включая сейсморазведку, разведочное бурение и интерпретацию полученных данных) может занять несколько лет. По результатам изучения можно будет произвести подсчет запасов газа и оценить наиболее оптимальный способ их монетизации. «Наращивание «Новатэком» ресурсной базы полностью согласуется с планами компании по производству СПГ до 70 млн т в год к 2030 г.», – сказал эксперт.

Северо-Гыданский участок «Новатэк» указывал в своих презентациях как ресурсную базу проекта «Арктик СПГ – 3», запуск которого намечен на конец 2020-х – начало 2030-х, напоминает аналитик Raiffeisenbank Андрей Полищук. Соответственно, реальная добыча на нем начнется также только после запуска проекта – т. е. за горизонтом 2030 г., полагает он.

Данный участок находится в непосредственной близости к уже имеющимся активам «Новатэка», которые являются ресурсной базой для проектируемого предприятия по сжижению газа «Арктик СПГ – 1» (Солетско-Ханавейское месторождение и Гыданский лицензионный участок) суммарной мощностью 19,8 млн т, говорит Артем Лебедской-Тамбиев. Логично, что в случае подтверждения запасов добываемый газ будет также направлен на этот СПГ-завод, говорит он.

По словам Полищука, несмотря на то что Северо-Гыданский участок мало изучен, риск обнаружения скудных запасов невелик. «Чаще всего запасы растут в ходе разведки, сейчас на участке проведена минимальная разведка. Так что, скорее всего, при разработке данного участка, будет рост ресурсов и затем запасов», – говорит он.

Полищук заметил, что теоретически конкурентом «Новатэка» за участок мог бы стать «Газпром» (у компании тоже есть лицензии в этом регионе и она является акционером первого СПГ-завода в РФ. – «Ведомости»). «Однако, учитывая, какой большой опыт уже есть у «Новатэка» в сфере создания СПГ-инфраструктуры, логично, что именно он сможет наиболее эффективно и выгодно его разрабатывать», – заключает он.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/02/02/856443-novatek-prodolzhit>

ЭКСПЕРТ; ВЕРА КУЗЬМИНА; 2021.02.02; САМОЛЕТ В ШЕРИНГ

S7 Airlines запустила онлайн-сервис по совместной аренде самолетов частными клиентами. Задача компании - привлечь внимание пассажиров к услуге и снизить простой самолетов

Первый в России онлайн сервис бронирования самолетов S7 Select будет работать по принципу каршеринга, совместного использования, когда транспорт может арендовать группа людей, и чем она больше, тем дешевле обойдется перелет каждому клиенту: стоимость самолета фиксированная, от числа пассажиров она не зависит.

Услуга аренды самолета частными или корпоративными заказчиками не новая на российском рынке, ее предлагают практически все российские авиакомпании. S7 решила демократизировать процесс аренды: заявку можно отправить онлайн, а стоимость перелета самостоятельно рассчитать на сайте.

Аренда в три этапа

Свои самолеты для частных полетов давно предоставляют многие авиакомпании, например «Аэрофлот», Red Wings, «Уральские авиалинии», «Россия», но они особо не афишируют и не продвигают эти услуги. Арендовать самолет у них не так просто, на сайтах нет никакой информации об этой услуге, не говоря уже о возможности рассчитать ее стоимость - ключевой фактор при аренде самолета. Для оформления аренды

необходимо звонить в компанию, уточнять по телефону детали, пересчитывать стоимость аренды, которая зависит от множества факторов. S7 Airlines предлагает рассчитать стоимость аренды по трем параметрам: дата полета, пункт назначения и класс обслуживания - через онлайн-сервис, что значительно упрощает процедуру бронирования. По этим данным онлайн-калькулятор рассчитывает стоимость аренды самолета, и останется только указать данные пассажиров и произвести оплату.

К запуску самолетов под частные заказы компания начала готовиться еще в прошлом году, переделав два пассажирских самолета типа Airbus A319 под новую модель Airbus A319 Extra Edition. Цель внутренней перестройки самолета - сделать его более просторным. В результате преобразований количество мест внутри салона уменьшилось со 144 до 96, из которых 24 места - бизнес-класс. Мест бизнес-класса в новом самолете стало больше, чем в обычных: например, в Airbus A320neo в бизнес-классе всего восемь мест. Авиаперевозчик объясняет расширенный бизнес-класс ориентацией на клиентов этого класса обслуживания: предполагается, что именно они станут основными клиентами S7 Select.

Пока один из самолетов Airbus A319 Extra Edition будет работать на регулярных рейсах компании с более высоким спросом среди бизнес-пассажиров. Второй самолет отдан под частную аренду. Первые полеты Airbus A319 Extra Edition начал выполнять еще в ноябре прошлого года по корпоративным заказам. Теперь, с появлением онлайн-сервиса бронирования, услугой могут заинтересоваться и физлица.

Сейчас география полетов ограничена пределами страны с вылетом из Москвы или в Москву. В перспективе S7 планирует распространить услугу и на международные перевозки.

Стимулировать спрос

Решение развивать подобный сервис для широкого круга клиентов, по словам представителя компании, связано с растущим спросом со стороны частных заказчиков. «Идея сервиса сформировалась уже давно, однако именно сегодня возросла ее актуальность: мы отмечаем растущий интерес к таким специальным перевозкам», - поясняет Надежда Хаитова, пресс-секретарь группы компаний S7.

Возможно, это связано с пандемией и желанием потенциальных клиентов изолироваться от большого числа попутчиков.

Благодаря открытому сервису стало понятно, что арендовать самолет стоит не так дорого, как может показаться. Самый бюджетный полет в Калугу обойдется в 350 тыс. рублей за самолет, а, например, в Симферополь - в 1,5 млн рублей, в Екатеринбург - в 1,4 млн рублей. Средняя цена на одного пассажира регулярным рейсом в Симферополь составляет четыре тысячи рублей, (сейчас низкий сезон), в частном самолете пассажир заплатит 15 тыс. рублей, полететь в Екатеринбург обычным самолетом сейчас стоит в среднем две тысячи рублей, в арендованном - 14,5 тыс. рублей. Если включить обслуживание бизнес-класса, общая стоимость аренды возрастет на 100-200 тыс. рублей (8-20% в зависимости от дальности полета). По словам экспертов, стоимость бронирования самолетов у других авиакомпаний примерно такая же.

Если онлайн-сервис будет работать быстро и прозрачно, спрос на услугу у S7 может быть выше, чем у конкурентов. Но даже при высоком спросе большого дохода с аренды своего самолета компания не получит. «Для большой авиакомпании корпоративные перевозки не имеют большого значения, поэтому раньше подобное направление никто активно не развивал, компании зарабатывают на регулярных и чартерных рейсах. В текущей обстановке, когда значительная часть парка простаивает, это вполне может стать дополнительным источником поступления средств», - считает Павел Захаров, управляющий директор Jet24.

В настоящее время сервис S7 Select способен обеспечить 50-70 рейсов в месяц на одном самолете, и компания рассчитывает на спрос в пределах этих возможностей, но эксперты считают, эти ожидания слишком оптимистическими.

«В таком количестве аренда не будет востребована - это слишком высокий спрос. Нормальный спрос, если сервис выйдет на пять - десять рейсов в месяц. Достичь больше 50 рейсов в месяц возможно, если компания выйдет, например, на рынок вахтовых перевозок, но это отдельное направление», - говорит г-н Захаров.

Максимально увеличить количество рейсов

Развивать сервис по бронированию самолетов - один из шагов компании S7 по трансформации бизнеса в условиях пандемии. Авиационная отрасль - одна из наиболее пострадавших из-за ковида, ее убытки исчисляются миллиардами: по прогнозу Российской ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта, убытки российских авиакомпаний за 2020 год составят 200 млрд рублей. Государственная поддержка на ситуацию существенным образом не повлияла: авиакомпаниям было предложено льготное кредитование, отсрочка уплаты налогов и страховых взносов на шесть месяцев, скидки за аэронавигацию на внутренних линиях и субсидии за спад пассажиропотока на общую сумму не более 23,4 млрд рублей (в итоге компании получили около 20 млрд - незначительная сумма на фоне убытков). По оценкам экспертов, отрасль сможет восстановиться через два три года после завершения пандемии, при этом в 2021 году падение продолжится.

По данным **Росавиации**, компания S7 показала наименьшее падение в перевозках, из числа крупных компаний она лучше сохранила бизнес: у «Аэрофлота» число перевезенных пассажиров упало на 60%, у компании «Россия» - почти 50%, «Уральские авиалинии» потеряли 61%. Потери же S7 составили 12%, как и компании «Победа». В прошлом году «Аэрофлот» впервые в своей истории уступил лидерство по пассажироперевозкам: с апреля по декабрь каждый месяц его обходила S7. Правда, по итогу года, «Аэрофлот» сохранил лидерство: S7 перевезла 12,3 млн пассажиров, «Аэрофлот» - 14,6 млн.

Выйти на такие показатели по пассажиропотоку S7 сумела благодаря расширению сети внутренних перелетов, сейчас компания обладает самой широкой маршрутной сетью по России, построенной на нескольких хабах (самые крупные - Москва и Новосибирск, а, например, у «Аэрофлота» все внутренние и международные рейсы выполняются только из Москвы). «Поскольку хаб находится в Новосибирске, самолеты компании довольно много летают в восточную часть страны, что позволяет больше использовать один и тот же самолет в течение суток. Если хорошим показателем полета одного самолета в сутки считается восемь-девять часов, то у S7 он выше - 10-12 часов, а значит, и полеты одного самолета эффективнее», - комментирует «Эксперту» **член общественного совета при Министерстве транспорта России Алексей Хазбиев.**

«Особую роль в этом году сыграл парк из 17 региональных самолетов типа Embraer 170, рассчитанных на перевозку 78 пассажиров. Даже в самые сложные периоды, когда загрузка магистральных линий не превышала вместимость региональных воздушных судов, использование Embraer позволило избежать остановки полетов и сохранить маршрутную сеть», - рассказывает г-жа Хаитова.

В планах компании на ближайший год - обновить флот за счет вывода старых самолетов и приобретения самолетов нового поколения. По данным ресурса planespotter, в парке S7 104 самолета, их средний возраст - десять лет. Это третий по молодости флот в стране после «Победы» и «Аэрофлота», но при этом он гораздо старше флота этих авиакомпаний: возраст их парка - 4 и 5,6 года соответственно.

Среди других планов S7 - выход на рынок грузовых перевозок. Это одна из отраслей, которая продолжала активно развиваться в пандемию, поэтому еще в прошлом году

компания заказала два самолета Boeing 737-800 грузовой версии, которые должна получить в этом году.

ГУДОК; СЕРГЕЙ ВОЛКОВ; 2021.02.02; РЕШЕНИЕ ОСТАВИЛИ ЗА БЕЛОРУССИЕЙ

ОАО «РЖД» готово обеспечить своевременную доставку белорусских транзитных нефтеналивных грузов в российские порты. В минувшую среду на официальном сайте правовой информации Российской Федерации опубликован документ о ратификации соглашения на перевозку и перевалку нефтепродуктов из Белоруссии через порты России. Документом предусмотрено, что транзитная продукция белорусских нефтеперерабатывающих заводов будет перевозиться до морских портов Северо-Западного региона РФ железнодорожным транспортом. При этом предполагается, что для доставки нефтеналивных грузов будет использоваться подвижной состав российских компаний.

Согласно документу, **Министерство транспорта РФ** должно провести переговоры с белорусской стороной и по достижении договоренности подписать данное соглашение, которое будет действовать до конца декабря 2023 года. Как рассказал «Гудку» пресс-секретарь концерна «Белнефтехим» (Беларусь) Александр Тищенко, проект соглашения на перевозку грузов на данный момент в его стране проходит этап согласования в правительстве и еще не утвержден. «В случае одобрения документа **Министерство транспорта** Белоруссии уполномочено подписать соглашение с российской стороной. После чего белорусские производители нефтепродуктов смогут подписать соглашения о перевозке и перевалке грузов с представителями железной дороги, портов, российских терминалов и перевалочных комплексов», - говорит Александр Тищенко. ОАО «РЖД» также участвует в переговорном процессе с Правительством Беларуси, который сейчас идет на уровне министерств транспорта двух стран. Согласно одобренному проекту тарифы на железнодорожные перевозки будут установлены российской стороной в соответствии с национальными законодательствами с учетом скидок, установленных решениями ОАО «Российские железные дороги» и государственного объединения «Белорусская железная дорога». Стороны гарантируют отсутствие любого повышения тарифов, за исключением ежегодной общей индексации, предусмотренной законодательством Беларуси и России. Планируется, что в течение трех лет, в 2021- 2023 годах, транзит нефтепродуктов составит 9,8 млн тонн.

Как рассказал в ходе брифинга, который прошел в минувший четверг, заместитель генерального директора - начальник ЦФТО ОАО «РЖД» Алексей Шило, стоимость железнодорожной перевозки белорусских грузов, которые планируется переваливать в портах РФ, будет сопоставима с тарифом на транспортировку по территории стран Балтии. «Мы оценивали железнодорожную составляющую, - говорит Алексей Шило. - Я могу сказать, что с учетом тарифа по Белоруссии, тарифа РЖД, с учетом скидки при перевозке разных номенклатурных групп - мы смотрели вакуумный газойль, дизель и мазут - получается, что у нас условия сопоставимые. По февралю мы пока каких-либо заявок на перевозку не получали и в свои планы их не закладывали, но начиная с марта-апреля мы будем готовы эти объемы переваливать». По данным ЦФТО, с 2016 года ОАО «РЖД» поэтапно вводило скидки на перевозки между Белоруссией и Россией. Вначале скидку дали на груженые рейсы, потом на порожние и сделали такую скидку универсальной, чтобы можно было пользоваться и собственными вагонами, и белорусскими. Это одна из самых первых долгосрочных скидок, которая принята до 2025 года. Она составляет 50% на кругорейсы и в порожнем, и в груженом состоянии. Предполагается, что объем перевалки белорусских нефтепродуктов может составить 2-3,5 млн тонн в год.

«Мы здесь выступаем перевозчиком и, соответственно, готовы хоть светлые, хоть темные нефтепродукты в полном объеме забрать», - сказал Алексей Шило.

По словам члена правления компании Rail Go Олега Яценко, расстояние между станциями Барбаров (Беларусь) - Клайпеда (Литва) составляет 946 км, между Барбаров - Высоцк (Россия) - 1167 км. Средний ход вагона - 250 км/сут., средняя ставка аренды цистерны - 1,05-1,15 тыс. руб., разница пути будет меньше чем сутки. Таким образом, вагонная составляющая не сильно повлияет на стоимость перевозки. От станции Барбаров (Беларусь) до порта Усть-Луга (Россия) средний тариф на перевозку составит 1,4 тыс. руб. за тонну нефтепродуктов, а до Клайпеды (Литва) - 1,8 тыс. руб.

Олег Яценко считает, что объем нефтепродуктов, заявленный белорусской стороной, потребует задействовать 2,5-3 тыс. вагонов-цистерн в месяц. Железнодорожная сеть РЖД легко справится с данной перевозкой. Общий парк цистерн в РФ на сегодня насчитывает 200 тыс. вагонов, это означает, что за месяц российские операторы могут перевезти 20 млн тонн нефтепродуктов. По данным ЦФТО, на сегодняшний момент больших объемов перевозок грузов из Белоруссии по этому направлению (через порты Северо-Запада) нет. «К нам приходят предложения на перевозку нефтепродуктов из Белоруссии в РФ, но они пока чисто теоретические, мы только производим расчеты. Сегодня перевозки нефтепродуктов по железной дороге из Белоруссии в Россию отсутствуют. Тестовая перевозка осуществлялась один раз, но транспортировкой занимался инвентарный парк Белоруссии», - говорит Олег Яценко.

Параллельно с обсуждением проекта на правительственном уровне белорусский концерн, производитель и поставщик нефтепродуктов, продолжает вести переговоры с представителями российского терминала компании «Лукойл» («РПК-Высоцк Лукойл-П») и перевалочных комплексов «Усть-Луга Ойл» и «Портэнерго». «Главная цель - сохранить стоимость перевалки и прогона грузов по железной дороге на сопоставимом уровне», - говорит Александр Тищенко. В ратифицированном РФ документе отмечено, что услуги операторов морских терминалов в морских портах РФ будут предоставляться на основании долгосрочных договоров, заключаемых на три года. По словам начальника отдела логистики компании «Усть-Луга Ойл» Владимира Корженко, компания продолжает переговоры с белорусской стороной о поставках, но конкретных решений нет. «На летний период у нас имеются свободные мощности для перевалки нефтепродуктов в объеме от 30 до 60 тыс. тонн в месяц, - говорит Владимир Корженко. - Сейчас у нас подписаны долгосрочные договоры с российскими поставщиками сроком от трех до пяти лет, которые мы не можем игнорировать. В связи с чем необходимо будет искать баланс приемки груза между поставщиками. У нас нет никаких преференций для иностранных поставщиков, для всех предусмотрены одинаковые условия».

По мнению советника генерального директора компании «БалтТрансСервис» Владимира Прокофьева, ранее белорусские предприятия отдавали предпочтение транзиту груза через Литву из-за того, что стоимость тарифа на перевалку грузов в портах Балтики ниже, чем в РФ. По данным «Infoline-Аналитики» (на декабрь 2020 года), перевалка светлых нефтепродуктов в Усть-Луге стоила 1,15 тыс. руб. за тонну, в Клайпедо - 550 руб. Таким образом, на перевалке своих нефтегрузов через российский терминал Беларусь может терять около 600 руб. за одну тонну.

Владимир Прокофьев отметил, что у белорусских экспортеров есть некоторые виды нефтепродуктов, которые терминалы не всегда могут принять. «Возможности нашего предприятия не позволят принять весь ассортимент предлагаемых товаров от белорусской стороны, поскольку резервуары под отдельный вид нефтепродукта могут быть заняты перевалкой грузов российских производителей, с которыми у нас уже подписан договор. В течение ближайших трех лет увеличить объемы перевалки нефтеналивных грузов на нашем предприятии не представляется возможным», - говорит Владимир Корженко. «В среднем в сутки сегодня в Беларусь мы везем более 22 тыс. тонн разных грузов и через

Беларусь еще порядка 10 тыс. тонн. То есть около 30 тыс. тонн в сутки различных номенклатурных групп идет на границу с Белоруссией», - пояснил начальник ЦФТО. По итогам прошедших на прошлой неделе переговоров с премьер-министром России Мипремьер-министр Беларуси Роман Головченко сообщил, что стороны намерены в ближайшее время подписать межправительственное соглашение о перевалке белорусских внешнеторговых грузов через порты РФ.

МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; 2021.02.02; ГЛАВА РОСАВИАЦИИ ОЦЕНИЛ АМЕРИКАНСКУЮ СТАТИСТИКУ ПОСТКОВИДНЫХ ОШИБОК ПИЛОТОВ; «РАНЬШЕ НАС УПРЕКАЛИ, ЧТО МНОГО ЛЕТАЮТ, СЕЙЧАС - ЧТО МАЛО»

Из-за пандемии COVID-19, уронившей спрос на пассажирские авиаперевозки до минимального уровня за последние десять лет, пилоты авиакомпаний теряют летные навыки. Об этом на своем официальном сайте сообщает Международное консультативно-аналитическое Агентство «Безопасность полетов». Ссылается на американское издание Anchorage Daily News, которое приводит данные авиакомпаний США, подсчитавших, что число летных ошибок, которые сами пилоты объясняют отсутствием практики, резко возросло.

По данным Anchorage Daily News, если, например, количество «нестабилизированных заходов на посадку» на каждые 1000 рейсов раньше было 13-14, то после пандемии увеличилось до 35. В результате Федеральное управление гражданской авиации США было вынуждено ввести новые правила: американским пилотам теперь запрещено возить пассажиров, если за 90 дней до этого они не выполнили хотя бы три взлета и три посадки на самолете или тренажере.

И здесь возникает вопрос: а как обстоят дела с летными навыками российских пилотов, которые сейчас тоже выходят из пандемии? Этот вопрос «МК» задал **главе Федерального агентства воздушного транспорта России (Росавиации) Александру Нерадько.**

-Несмотря на то, что 2020 год практически полностью прошел под знаком пандемии, наши авиакомпании перевезли почти 70 млн пассажиров, - заявил **глава Росавиации.** – Это примерно уровень 2012 года. И впервые за всю историю отечественной авиации при пассажирских перевозках не погиб и не травмирован ни один пассажир и член экипажа. Отрасль сконцентрировалась, сплотилась, настроилась на работу в этих сложных условиях.

-Теперь надо постепенно из них выходить. Но как-то тревожно. Ведь если пилоты долго не летают, они быстрее теряют свои навыки?

-Отсутствие летной подготовки всегда компенсируются тренажерной подготовкой. У нас на все самолёты и вертолётны сейчас разработаны и внедрены в эксплуатацию комплексные тренажеры. И там, где не хватает реального налёта, это заменяется тренажерной практикой.

-Разве можно тренажер сравнивать с реальным самолетом?

-Этот тренажеры высокого уровня, так называемый «класс D». Они позволяют имитировать 99% условий реальной летной практики.

-Где они находятся? У нас в стране, или за рубежом? Все авиакомпании могут ими воспользоваться?

-По большинству типов воздушных судов такие тренажеры есть в России. Мы в своё время их вовремя приобрели, за что меня очень сильно ругал один высокопоставленный руководитель, не буду сейчас называть его фамилию. Но я тогда все же настоял, и мы купили эти полные комплексные тренажеры самолетов и вертолетов для учебных заведений гражданской авиации. Они называются Full Flight Simulator.

-И прямо у всех летчиков есть возможность сейчас пройти на них подготовку?

-Да практически у всех. За редким исключением. У нас есть такие типы воздушных судов, для которых в России нет тренажеров. Допустим, для «Боинг-747». Но те пилоты, которые на этих самолетах летают, проходят тренажёрные подготовку за рубежом.

-Это ведь, наверное, очень дорого?

-Почему дорого? Авиакомпании всегда оплачивали такую подготовку. Один раз в полгода пилот обязан ее пройти, проверив себя на действия в аварийной ситуации. Отработать все то, что нельзя сделать в реальном полете.

-Согласитесь, оплачивать заграничные тренировки летчиков довольно накладно. До пандемии у авиакомпаний деньги на это были, а теперь полётов мало, соответственно и денег нет. Авиакомпании на этом дорогом удовольствии наверняка постараются сэкономить.

-На безопасности мы не экономим. Экономить можно на чем угодно, но на безопасности – нет. Ей всегда уделяется повышенное внимание. Так что даже в этих условиях на безопасности экономить мы не станем.

-Значит обещайте, что за профессиональную подготовку тех, кто нас возит в небе особо беспокоиться не стоит?

-Да кто это вообще придумал что в связи с пандемией падает профессиональная подготовка? Похоже, сидит где-то какой-то так называемый эксперт, сосет палец и рассуждает на темы, в которых не слишком-то разбирается. Вот дескать летать стали меньше, значит делать это теперь опасно...

А я вам повторяю: мы в прошлом году безопасно перевезли 70 миллионов. Как в 2012 году. Тогда не было никакой пандемии и подобных проблем не было. Но были другие. Раньше нас упрекали, что пилоты слишком много летают. Устают, не успевают отдохнуть, утомляемость накапливается, это сказывается на безопасности полетов, что очень плохо. Теперь нас обвиняют, что они меньше летают, больше отдыхают. И это опять плохо.

-А, кстати, многие летчики в авиакомпаниях, когда в пандемию перестали возить пассажиров, в этих же самолётах возили просто грузы.

-Да, ряд компаний на пассажирских самолётах стали выполнять грузопассажирские рейсы. То есть летная практика у пилотов всё равно присутствовала. Меньше часов налета стало, это – да. Но поверьте, все не так критично, как описывают некоторые.

Повторяю, безопасность у нас в приоритете.

<https://www.mk.ru/social/2021/02/02/glava-rosaviacii-ocenil-amerikanskuyu-statistiku-postkovidnykh-oshibok-pilotov.html>

ТАСС; 2021.02.02; МИШУСТИН НАЗНАЧИЛ РОМАНА НОВИКОВА ВРИО ГЛАВЫ РОСАВТОДОРА

Премьер-министр Михаил Мишустин назначил замглавы **Росавтодора** и экс-руководителя заказчика строительства Крымского моста **Романа Новикова** временно исполняющим обязанности главы агентства. Соответствующее распоряжение опубликовано на официальном портале правовой информации.

«Возложить временно исполнение обязанностей руководителя **Федерального дорожного агентства** на заместителя руководителя этого агентства Новикова Романа Витальевича», - отмечается в документе.

Андрей Костюк, ранее занимавший эту должность, назначен первым заместителем **министра транспорта**.

Новиков работает в структурах, связанных с дорожным строительством, с 2001 года. В период с 2014 года по 2018 год был замначальника, а потом и руководителем ФКУ Упрдор «Тамань» - заказчик строительства Крымского моста. С сентября 2018 года по сентябрь 2020 года руководил ФКУ «Центральная Россия». Должность замруководителя **Росавтодора** занимал с сентября 2020 года.

<https://tass.ru/ekonomika/10604489>

РЖД-ПАРТНЕР; ДМИТРИЙ АГАФОНОВ; 2021.02.02; ПЕРЕДАЧА ПРОЕКТА ПО РАСШИРЕНИЮ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА МИНСТРОЮ РОССИИ НЕ ОКАЖЕТ СУЩЕСТВЕННОГО ВЛИЯНИЯ НА ЕГО ДАЛЬНЕЙШУЮ РЕАЛИЗАЦИЮ

Недавно стало известно, что правительство РФ передало управление проектом по модернизации Восточного полигона от **Министерства транспорта РФ** Министерству строительства РФ, курировать проект будет **вице-премьер Марат Хуснуллин**.

В целом определенные изменения в управлении инвестиционным проектом по развитию и модернизации Восточного полигона назревали давно. На правительственном уровне не раз отмечалась необходимость своевременного исполнения мероприятий по данному инвестиционному проекту. **Президент России** на совещании о параметрах финансового плана и инвестиционной программы ОАО «РЖД» еще раз подчеркнул стратегическую важность строительства с учетом кратного роста инвестиций и ответственности всех участников за реализацию данного проекта. В данном случае можно ожидать перераспределения полномочий по управлению финансовыми потоками и, соответственно, центрами ответственности за реализуемый проект национального масштаба. Таким образом, с точки зрения повышения контроля и аудита это, безусловно, правильное решение.

Вместе с тем источниками финансирования инвестиционной программы ОАО «РЖД» в том числе являются и тарифные источники. В данном случае изменение конфигурации управления и эксплуатации объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта может иметь негативные последствия, в том числе при проведении взвешенной тарифной политики. Кроме этого, в России к настоящему моменту не накоплено значительного успешного опыта по эффективной реорганизации полномочий в инфраструктурных отраслях, где присутствуют естественно-монопольные виды деятельности.

Передача проекта Минстрою России, на наш взгляд, не окажет существенного влияния на дальнейшую реализацию проекта по расширению инфраструктуры Восточного полигона. По сути, за строительный подряд на объектах Восточного полигона вместе с ОАО «РЖД» теперь несет ответственность и Минстрой России. Но наиболее острыми вопросами по-прежнему остаются существующий потенциал федерального бюджета, состояние азиатских рынков, вопросы организации эффективной логистики через территорию России.

<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/opinions/peredacha-proekta-po-rasshireniyu-vostochnogo-poligona-minstroyu-rf-ne-okazhet-sushchestvennogo-vliya/>

ТАСС; 2021.02.02; ВЛАСТИ КБР ДО 2024 ГОДА ПЛАНИРУЮТ ПРИВЕСТИ К НОРМАТИВУ ДО 85% РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГ

Региональные власти планируют привести к нормативному состоянию в Кабардино-Балкарии (КБР) до 85% региональных дорог по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** до 2024 года. Об этом сообщил журналистам во вторник **министр транспорта** и дорожного хозяйства КБР Аслан Дышеков в ходе пресс-конференции.

«Есть план до 2024 года привести в нормативное состояние региональную дорожную сеть с асфальтобетонным покрытием до 85%, такая задача поставлена главой [региона], и она выполнима на 100%. Кроме того, до 2024 года планируется установить освещение на 160 км региональных дорог республики. Реализация начинается уже в этом году», - сказал он. По словам регионального министра, в 2020 году привели к нормативу около 230 км дорог, в том числе 70 км дорог федерального значения и 103 км регионального. Дышеков

подчеркнул, что нет ни одного района, в котором в 2020 году не были проведены дорожно-строительные работы.

«У нас есть планы по 2024 год включительно. В эти планы, в частности, входит приведение к нормативу около 125 км дорог в 2021 году по региональной сети, [планируется] проведение дорожных работ по всем районам республики», - сказал он.

В 2020 году в республике обустроили 138 пешеходных переходов по новым национальным стандартам. В этом году, по словам министра, поставили задачу завершить установку светофоров Т-7 возле соцобъектов.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/10607217>

ТАСС; 2021.02.02; МИНЭНЕРГО И ФАС ВЫРАБОТАЛИ РЕШЕНИЯ ПО НОРМАЛИЗАЦИИ СИТУАЦИИ НА ТОПЛИВНОМ РЫНКЕ ДФО

Минэнерго и ФАС России выработывали ряд решений, направленных на нормализацию ситуации на топливном рынке Дальневосточного федерального округа (ДФО), возникшей в результате остановки установки, обеспечивающей выпуск автомобильного бензина на Хабаровском НПЗ. Об этом сообщили Минэнерго и ФАС.

Для стабилизации ситуации в кратчайшие сроки обеспечены поставки топлива из Росрезерва. Ведомства также договорились с **Минтрансом** и РЖД об обеспечении «зеленого коридора» железнодорожным составам с нефтепродуктами, которые направляются в регионы Дальнего Востока.

В сообщении указывается, что сейчас необходимость дополнительных каналов поставок автобензина отсутствует из-за ускоренного выхода завода из ремонта 3 февраля. «Следует отметить, что Хабаровским НПЗ при поддержке рабочей группы были также проработаны «для страховки» дополнительные каналы поставок автомобильного бензина, необходимость в которых после ускоренного выхода завода из ремонта отсутствует», - говорится в сообщении.

Остановка производства бензина на Хабаровском НПЗ (принадлежит ННК) произошла из-за технических проблем с компрессорным оборудованием и привела к выпадающим объемам производства автомобильного бензина приблизительно на 2 тыс. т в сутки, то есть приблизительно на 30 тыс. т за период ожидаемого простоя.

«Ситуация на топливном рынке всех регионов страны находится под ежедневным контролем регуляторов. ФАС и Минэнерго осуществляют ежедневный мониторинг ситуации с топливообеспечением, с ценами на моторное топливо. Ежедневно проводятся заседания биржевого комитета при ФАС и штаба при Минэнерго, участниками которого являются все нефтяные компании. При возникновении нестандартных ситуаций действия продавцов, иногда покупателей нефтепродуктов корректируются в реальном времени», - добавили в ФАС и Минэнерго.

<https://tass.ru/ekonomika/10608141>

АИФ КУБАНЬ; 2021.02.02; ОХРАНА МИНТРАНСА ПРОВЕЛА БОЛЬШЕ 500 ТЫСЯЧ ДОСМОТРОВ НА ЮГЕ РОССИИ

Ведомственная охрана **Минтранса** провела больше 500 тысяч досмотров на Юге России, сообщает **пресс-служба** Краснодарского филиала.

С начала 2021 года силами сотрудников Краснодарского филиала **ФГУП «УВО Минтранса России»** пресечено почти 100 правонарушений. Работники **Минтранса РФ** на транспортных объектах Краснодарского края и Крыма провели более полумиллиона досмотров, в том числе больше 200 тысяч единиц автотранспорта. Кроме того, в Туапсинском и Новороссийском порту сотрудники государственного предприятия провели порядка 50 тысяч досмотров вагонов подвижного железнодорожного состава.

Чаще всего задержанные не соблюдали правила прохода на охраняемые территории. Также представители **Минтранса** предотвращали попытки злоумышленников проникнуть на охраняемые объекты без пропусков. Небольшую часть нарушителей пришлось передать сотрудникам полиции.

В январе группы быстрого реагирования филиала ведомственной охраны **Минтранса России** трижды выезжали на места ДТП, чтобы вовремя оказать первую медицинскую помощь пострадавшим водителям.

Напомним, за 2020 гособхрана **Минтранса** задержала более четырех тысяч нарушителей. Противоправные действия были пресечены на 212 объектах **Росавиации**, **Росавтодора** и **Росморречфлота**.

https://kuban.aif.ru/society/ohrana_mintransa_provela_bolshe_500_tysyach_dosmotrov_na_yuge_rossii

ТАСС; 2021.03.02; ДВИЖЕНИЕ ПО ПЕРВОМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ МОСТУ МЕЖДУ РОССИЕЙ И КИТАЕМ НАЧНЕТСЯ В АВГУСТЕ

Первые вагоны пройдут в августе по железнодорожному мосту через реку Амур между селом Нижнеленинское (Еврейская автономная область, ЕАО) и городским уездом Тунцзян в китайской провинции Хэйлунцзян. Об этом журналистам сообщил губернатор ЕАО Ростислав Гольдштейн.

«Нам нужно достроить технологическую линию, чтобы в августе прошли первые пробные вагоны, а на следующий год закончить всю инфраструктуру, которая будет под собой подразумевать и логистическую часть, и промышленную часть. Потому что самая большая ценность этого моста в создании промпарков вокруг предмостовой территории», - сказал глава области.

Он отметил, что в проекте участвует РЖД, что является гарантом его реализации. «И те 25 млн тонн груза, которые запланированы сегодня в перемещении через мостовой переход, точно будут. Как в одну, так и в другую сторону», - заявил Гольдштейн.

Мостовой переход Нижнеленинское - Тунцзян через реку Амур должен стать первым железнодорожным мостом между Россией и Китаем. Его длина - 2 209 м, 309 из которых приходится на российскую сторону. Осенью 2020 года вице-премьер - полномочный представитель президента РФ в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев указал на необходимость завершения строительства моста в 2021 году.

<https://tass.ru/ekonomika/10609873>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СВЕТЛАНА МЕНТЮКОВА; 2021.02.02; МИНТРАНС: ПОКАЗАТЕЛИ ДЛЯ ФОТО ПРИ ПРОХОЖДЕНИИ ТЕХОСМОТРА УВЕЛИЧАТ

Показатели для фото, которые после 1 марта станут обязательными при прохождении автомобилем технического осмотра (ТО), скорректируют в сторону увеличения. Об этом «РГ» сообщили в **Минтрансе**.

Там также уточнили, что ориентировочный срок вступления в силу данного приказа - 1 сентября 2021 года, а принятие изменений не влияет на правоприменение этой нормы с 1 марта 2021 года.

«На заседании рабочей группы МВД России и Российского союза автостраховщиков обсуждался вопрос о разработке обновленной версии Единой автоматизированной информационной системы технического осмотра (ЕАИСТО), а также о промежуточных результатах ее опытной эксплуатации.

По итогам обсуждений отмечена необходимость проработки **Минтрансом** совместно с МВД вопроса корректировки показателей погрешности определения координат местонахождения транспортного средства в пункте технического осмотра или на передвижной диагностической линии», - говорится в сообщении ведомства.

Там также уточняется, что такая погрешность установлена приказом **Минтранса** от 31 марта 2020 года № 97 и составляет 15 метров. В ведомстве пояснили, что в связи с возможной плотной застройкой местности, где располагается пункт ТО, материалом, из которого состоит производственное помещение пункта, происходит так называемое «экранирование» спутникового сигнала.

«Опытная эксплуатация доработанной ЕАИСТО выявила, что показатель погрешности определения координат может составлять более 15 метров и требует дополнительного уточнения. В связи с этим операторам ТО при подаче документов на аккредитацию для внесения в реестр операторов сведений о координатах пункта техосмотра было рекомендовано указывать несколько пар координат тех точек, с которых планируется производить фотографирование технического средства», - рассказали в министерстве.

В **Минтрансе** напомнили, что в случае, если координаты транспортного средства не совпадают со сведениями о координатах пункта технического осмотра, внесенными в реестр, ЕАИСТО выдает запрет на оформление диагностической карты.

«Для исключения таких случаев, а также упрощения подачи документов на аккредитацию и ведения реестра Минтрансом совместно с МВД России прорабатывается вопрос корректировки указанных показателей погрешности в сторону их увеличения», - подчеркнули в ведомстве.

По итогам проработки, рассказали там, будет подготовлен соответствующий проект приказа **Минтранса**, который в установленном порядке будет согласован с Росстандартом и Минэкономразвития России.

<https://rg.ru/2021/02/02/mintrans-pokazateli-dlia-foto-pri-prohozhdanii-tehosmotra-uvlichat.html>

РИА НОВОСТИ; 2021.02.02; МИНТРАНС ПЕРЕСМОТРИТ ТРЕБОВАНИЯ К ФОТО АВТОМОБИЛЕЙ НА ТЕХОСМОТРЕ

Минтранс и МВД пересмотрят требования к процедуре фотосъемки автомобилей во время техосмотра, сообщил РИА Новости представитель **Минтранса**.

С 1 марта вступят в силу обновленные правила техосмотра. Они предполагают, что машины на пункте осмотра будут фотографировать дважды – в начале и в конце диагностики. При этом на снимках должны читаться передний и задний номера автомобиля, а сами фотографии должны сопровождаться координатами точки, где машина находилась в момент съемки.

«Прорабатывается вопрос корректировки указанных показателей погрешности в сторону их увеличения», – заявили в **Минтрансе**.

Там пояснили, что плотная застройка вокруг пунктов техосмотра приводит к экранированию спутникового сигнала. Опытная эксплуатация Единой автоматизированной информационной системы технического осмотра (ЕАИСТО) выявила, что погрешность может составлять более 15 метров. Поэтому предлагается добавить требование сопровождать фото автомобиля показаниями системы ГЛОНАСС. Допустимую погрешность могут увеличить.

Кроме того, **Минтранс** намерен изменить требования к производственно-технической базе пунктов техосмотра из-за необходимости переоборудования помещений.

В соответствии с новыми правилами, с 1 марта будут аннулировать диагностические карты техосмотра автомобилей, если выяснится, что осмотр на самом деле не проводили или машина не соответствует обязательным требованиям безопасности. Заниматься этим будет орган госконтроля за проведением техосмотра, а соответствующую отметку внесут в ЕАИСТО. Оператора, выдавшего диагностическую карту без проведения техосмотра, привлекут к административной ответственности.

<https://ria.ru/20210202/tekhosmotr-1595643471.html>

РИА НОВОСТИ; 2021.02.02; РСА ОБЪЯСНИЛ, ПОЧЕМУ СТОИТ СМЯГЧИТЬ ТРЕБОВАНИЯ К ФОТОСЪЕМКЕ МАШИН НА ПУНКТАХ ТЕХОСМОТРА

Российский союз автостраховщиков (РСА) поддержал идею смягчения требований к фотосъемке машин во время прохождения техосмотра и объяснил РИА Новости, почему оно необходимо.

С 1 марта в РФ становится обязательной фотофиксация машин при прохождении техосмотра (ТО), причем на фото должны быть координаты точки, где авто находилось во время съемки. Как ранее во вторник сообщил агентству представитель **Минтранса**, это министерство и МВД планируют смягчить требования к фотосъемке машин во время техосмотра, расширив показатели погрешности определения нахождения авто в пункте диагностики.

Текущая погрешность установлена приказом **Минтранса** от 31 марта 2020 года и составляет 15 метров. Если координаты авто не совпадают со сведениями о координатах пункта ТО, внесенными в реестр, Единая система техосмотра (ЕАИСТО МВД) выдает запрет на оформление диагностической карты.

«Правила в действующей редакции операторам выполнить будет сложно. Во-первых, не все пункты ТО находятся в зоне уверенного приема сотовой связи и спутникового сигнала, в результате при определении координат может возникать погрешность более 15 метров», - пояснил агентству заместитель исполнительного директора РСА Сергей Ефремов.

Кроме того, отметил он, пункты техосмотра бывают расположены в больших помещениях, внутри которых может быть несколько постов - для проверки тормозов, рулевой системы, содержания вредных веществ в выхлопах и так далее. Машина, заехавшая в ворота на пункт, фотографируется первый раз, затем проезжает все посты и оказывается на выезде, где фотографируется повторно, и расстояние между этими точками может быть более 15 метров.

«Формально это нарушение, и ЕАИСТО такие фотографии не примет, карта не сформируется», - отметил Ефремов. Но есть и еще пример - пункты ТО для проверки сочлененных автобусов или больших грузовиков. Они сами по себе могут быть длиной 20-30 метров: если первую фотографию делать сзади, а вторую спереди, то погрешность в 15 метров уже также не будет соблюдаться, заключил эксперт.

ПРАЙМ; 2021.02.02; «ТРАНСМАШХОЛДИНГ» УЧАСТВУЕТ В ТЕНДЕРЕ НА ПОСТАВКИ 100 ЛОКОМОТИВОВ ЕГИПТУ - ПОСОЛ РФ

Российский «Трансмашхолдинг» (ТМХ) участвует в тендере египетских властей по поставкам ста локомотивов для Египетских железных дорог, возможна локализация производства, сообщил посол РФ в Каире Георгий Борисенко.

Контракт на 1,3 тысячи пассажирских вагонов для нужд Египетских национальных железных дорог (ЕНЖД) стоимостью более 1 миллиарда евро подписан в 2018 году. Поставки финансируются совместно венгерским и российским экспортно-импортными банками, а производство осуществляется в России и Венгрии. Стороной, ответственной за передачу технологий и организацию производства, выступает Тверской вагоностроительный завод (ТВЗ).

«Уже поставлены 226 вагонов, по данным «Трансмашхолдинга». Поставки осуществляются в соответствии с установленным графиком: они начались в июне 2020 года и должны полностью завершиться в октябре 2023 года», - ответил посол на вопрос РИА Новости в интервью российским журналистам.

Дипломат напомнил, что половина вагонов из 1300 производится на заводе в Венгрии. «В феврале должна прибыть в Александрию первая партия вагонов, произведенных в Венгрии. До этого шли поставки только из Твери», - сообщил дипломат.

«Трансмашхолдинг» сейчас участвует в новом тендере на поставку 100 локомотивов. Пока этот тендер еще не завершен, «Трансмашхолдинг» в нем участвует и предлагает выгодные условия для египетских друзей, в том числе вплоть до локализации производства - по крайней мере, части - на территории Египта», - сообщил Борисенко. Для этого холдинг мог бы построить в Египте свой завод, в том числе в Российской промышленной зоне (РПЗ), отметил дипломат.

Также, по его словам, в данный момент «РЖД» находится в процессе консультаций с египетскими партнерами относительно возможного сотрудничества.

Составы, полностью состоящие из поставленной ТМХ новой техники, уже курсируют на направлениях Каир - Александрия (208 километров), Каир - Асьют (380 километров) и Каир - Сохна (473 километра).

ВЕСТИ; 2021.02.02; РЕЛЬСОВЫЕ АВТОБУСЫ «ОРЛАН» СВЯЗАЛИ ВЛАДИМИРСКУЮ И ИВАНОВСКУЮ ОБЛАСТИ

Комфортабельные рельсовые автобусы РА-3 «Орлан» вышли на новые маршруты в Ивановской, Владимирской и Ярославской областях, повысив транспортную доступность для жителей регионов. С 1 февраля «Орланы» начали ежедневно курсировать по межрегиональным пригородным маршрутам Иваново - Ковров и Иваново - Ярославль. Сообщили ГТРК «Владимир» в **пресс-службе РЖД**.

Новые рельсовые автобусы заменят поезда с вагонами локомотивной тяги, что повысит комфорт пассажиров. При этом стоимость билета на поезд не увеличится, а все льготы, действующие на пригородных поездах, сохранятся.

«Орлан» - современный дизель-поезд малой составности (два или три вагона) отечественного производства, используемый на неэлектрифицированных участках железных дорог. Каждый вагон оборудован климатической установкой с системой очистки и обеззараживания воздуха. В салоне установлены мягкие сидения, широкие багажные полки, светодиодное освещение, информационные табло и санитарные модули. Для удобства посадки и высадки маломобильных пассажиров предусмотрены подъемники для кресел-колясок, специализированные места для их крепления и специальное оборудование в санитарном узле.

Новинку отличает современный дизайн, продуманная эргономика и повышенный уровень комфорта для пассажиров. В движение состав приводит мощная, экономичная и достаточно тихая дизель-гидравлическая силовая установка. Пневморессоры в подвеске поезда обеспечивают высокую плавность хода.

<https://www.vesti.ru/article/2518308>

ИНТЕРФАКС; 2021.02.02; УЗБЕКИСТАН, АФГАНИСТАН И ПАКИСТАН ПРИНЯЛИ «ДОРОЖНУЮ КАРТУ» ПО ПРОЕКТУ Ж/Д ВЕТКИ К ПАКИСТАНСКИМ ПОРТАМ

Узбекистан, Афганистан и Пакистан по итогам переговоров в Ташкенте подписали совместный план действий по строительству железной дороги Мазари-Шариф - Кабул - Пешавар, предоставляющей возможности выхода к портам Пакистана.

Как сообщает **пресс-служба** министерства инвестиций и внешней торговли Узбекистана, делегации сторон возглавили **вице-премьер** - министр инвестиций и внешней торговли Узбекистана Сардор Умурзаков, глава МИД Афганистана Ханиф Атмар, советник **премьер-министра** Пакистана Абдул Разак Давуд.

«Мы начинаем грандиозный проект, который будет способствовать кардинальному повышению транзитного потенциала Центральной Азии», - приводит **пресс-служба** слова Умурзакова.

Строительство железной дороги Мазари-Шариф - Кабул - Пешавар позволит существенно сократить сроки и стоимость транспортировки грузов между странами Южной Азии и Европы через Центральную Азию, добавил он.

Участники переговоров в Ташкенте обсудили вопросы, связанные с организацией совместной международной экспедиции для трассирования маршрута будущей железной дороги, проведения геодезических, гидрогеологических и топографических исследований. Стороны также согласовали вопросы разработки предварительного технико-экономического обоснования (ТЭО) проекта, механизмы финансирования предварительных исследований и скорейшего начала строительства железной дороги.

В соответствии с принятой «дорожной картой», стороны планируют в марте начать полевые работы на будущем маршруте, а в мае подготовить предварительное ТЭО проекта и механизмы финансирования строительства железной дороги.

По данным **пресс-службы**, интерес к финансированию проекта выразили Всемирный банк, Азиатский банк развития, Европейский банк реконструкции и развития, Европейский инвестиционный банк, Исламский банк развития, Азиатский банк инфраструктурных инвестиций и Международная финансовая корпорация развития США (DFC).

Ранее сообщалось, что Узбекистан, Афганистан и Пакистан планируют начать строительство ж/д ветки в сентябре 2021 года.

ТАСС; 2021.02.02; ПУТИН ПООБЕЩАЛ РАСШИРИТЬ ПРОГРАММЫ ЛЬГОТНЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК ИЗ УДАЛЕННЫХ РЕГИОНОВ РОССИИ

Президент РФ Владимир Путин пообещал, что власти страны будут продолжать работать над расширением программы льготных авиаперевозок для жителей Дальнего Востока.

«Вы знаете, что у нас были раньше приняты решения по определенным возрастным категориям, по определенным городам. Будем работать над расширением. Уверяю вас, мы это не упустим, будем дальше двигаться по этому направлению», - заверил он во вторник на встрече с лауреатами конкурса «Учитель года».

Путин подчеркнул, что правительство постоянно держит в фокусе внимания вопрос льгот на авиаперевозки для жителей Дальнего Востока. «Это вопрос не только экономического характера, но и вопрос объединения страны, возможность передвигаться людям, живущим на Дальнем Востоке. Будем дальше думать на тему о том, как обеспечить эту связанность огромной нашей территории», - сказал он. При этом, по словам президента, самое простое решение заключается в увеличении субсидирования этих перевозок.

<https://tass.ru/ekonomika/10605877>

ТАСС; 2021.02.02; РОССИЯ ВОЗОБНОВЛЯЕТ МЕЖДУНАРОДНОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ ЕЩЕ ИЗ ДВУХ РЕГИОНОВ

Россия возобновляет международное авиасообщение еще из двух городов - Кемерова и Петропавловска-Камчатского. Об этом сообщили во вторник журналистам в оперативном штабе по борьбе с новой коронавирусной инфекцией.

«По итогам состоявшегося обсуждения и с учетом эпидобстановки штабом принято решение о возобновлении перелетов в иностранные государства из международных аэропортов города Кемерова и города Петропавловска-Камчатского», - говорится в сообщении.

Ранее в России разрешили возобновить с 8 февраля авиасообщение из восьми городов: Астрахани, Екатеринбурга, Иркутска, Махачкалы, Минеральных Вод, Нижнего Новгорода, Перми и Хабаровска. В настоящее время перелеты осуществляются из Москвы и Санкт-Петербурга.

<https://tass.ru/ekonomika/10608323>

ТАСС; 2021.02.02; ПОСОЛ РФ: В МОСКВЕ ПОЗИТИВНО НАСТРОЕНЫ НА ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ЧАРТЕРНОГО СООБЩЕНИЯ С ЕГИПТОМ

В Москве настроены на возобновление чартерного сообщения с египетскими курортами, но вопросы безопасности россиян остаются на первом месте, заявил во вторник российским журналистам посол РФ в Каире Георгий Борисенко.

Он рассказал о проходящей сейчас инспекционной поездке российской делегации в составе специалистов из **Минтранса** и экспертов в области безопасности. «Поскольку прошлой весной из-за пандемии работа аэропортов приостанавливалась, важно было убедиться, что все функционирует без сбоев, - сказал он. - Если общая оценка будет положительной, это позволит думать о восстановлении прямого чартерного сообщения между двумя странами».

Посол подчеркнул, что для российской стороны вопросы безопасности соотечественников остаются приоритетными. «Общая ситуация на Ближнем Востоке остается непростой, в регионе и Египте действуют экстремистские группы, и мы не можем не принимать во внимание эти факторы, - сказал Борисенко. - Мы рассчитываем, что Египет будет строжайшим образом подходить к обеспечению безопасности россиян не только в аэропортах, но и на самих курортах. Нельзя допустить повторения теракта 2015 года на Синае, поэтому мы продолжаем работу с правоохранительными органами». Главное, чтобы схемы по обеспечению безопасности поддерживались на высоком уровне, не допускались сбои, отметил дипломат.

Несмотря на отсутствие чартерного сообщения между Россией и Египтом, на красноморских курортах в 2020 году отдохнули 30 тыс. россиян, в 2019 году - 150 тыс., сообщил Борисенко. В 2010 году, самым эффективным для страны в туристическом плане, Египет посетили около 4 млн россиян.

Работа российских экспертов на курортах Египта

27 января в Египет прибыла группа российских экспертов из 17 человек для проверки безопасности международных аэропортов в курортных городах Египта. До 4 февраля они работают в Хургаде и Шарм-эш-Шейхе. Специалисты проверяют системы безопасности воздушных гаваней красноморских курортов: процедуры по обеспечению безопасности пассажиров от входа в здание аэропорта и до посадки в самолет, систему досмотра багажа, заправку бортов топливом и продуктами перед взлетом, а также отслеживание процесса входа и выхода рабочих и функциональность камер наблюдения. Одним из замечаний российской стороны в прошлый раз были сроки хранения записей на видеокамерах, которые составляли 48 часов. Эксперты обратили внимание на необходимость сохранения всех записей минимум 72 часа. В задачу экспертов входит и знакомство с обеспечением безопасности туристов собственно на курортах.

В январе 2020 года эксперты провели очередную инспекцию воздушных гаваней Хургады и Шарм-эш-Шейха, и тогда в Каире выразили надежду, что она станет завершающей перед подготовкой финального отчета о безопасности египетских аэропортов и возможным открытием чартерных рейсов.

<https://tass.ru/politika/10605585>

РИА НОВОСТИ; 2021.02.02; ИВАН ВОЛЫНКИН: ВОЗОБНОВЛЯТЬ ВЫВОЗНЫЕ РЕЙСЫ ДЛЯ РОССИЯН НЕ ПЛАНИРУЕТСЯ

В России пока не определились, будут ли требовать сертификат о прививке от коронавируса для получения российской визы, этот вопрос должен решаться на площадке Всемирной организации здравоохранения. О перспективах возобновления выдачи российских виз для иностранцев, системе электронных виз и о новых правилах эвакуации россиян, оказавшихся в трудном положении за рубежом, в интервью РИА Новости рассказал директор консульского департамента МИД России **Иван Волынкин**.

– Эпидемиологическая ситуация во многих странах продолжает ухудшаться, ранее мутация коронавируса была выявлена в Великобритании, Италии, ЮАР, Бразилии. В этих условиях будет ли Россия приостанавливать процесс открытия границ, начатый летом? Может ли опять быть введен запрет на полеты в Турцию и Республику Корея, и продлено ограничение на полеты в Великобританию? Будут ли организованы рейсы для вывоза россиян, находящихся в Великобритании?

– Решение о возобновлении авиасообщения и правилах пересечения государственной границы Российской Федерации в условиях пандемии принимается правительством на основании соответствия того или иного иностранного государства критериям, установленным Роспотребнадзором. В случае ухудшения санитарно-эпидемической ситуации в конкретных иностранных государствах оперативным штабом по предупреждению завоза и распространения новой коронавирусной инфекции на территории РФ может быть принято решение о приостановке воздушных перевозок, как это было сделано в отношении Великобритании в декабре прошлого года.

Что касается находящихся на ее территории российских граждан, планирующих возвратиться в РФ, то в условиях временной приостановки прямого регулярного авиасообщения между Россией и Великобританией можно рекомендовать россиянам воспользоваться альтернативными маршрутами, выбрав авиарейсы с пересадками. Осенью прошлого года было принято решение о прекращении ранее действовавшей программы вывозных рейсов, вопрос о ее возобновлении пока не обсуждался.

В целом же мониторинг эпидемической ситуации, в том числе с прицелом на возможное возобновление международного авиасообщения, продолжается в межведомственном формате под эгидой оперштаба. В числе последних стран – Вьетнам, Индия, Финляндия, Катар, решение о возобновлении воздушного сообщения с которыми было принято в январе.

Как представляется, динамика восстановления привычных межчеловеческих контактов в мире во многом будет зависеть от темпов адаптации всего человечества к постпандемийным реалиям, как говорят медики, формирования устойчивого популяционного иммунитета. В этом смысле упорчению и дальнейшему развитию успехов ученых способствовало бы наращивание международного сотрудничества в борьбе с распространением новой коронавирусной инфекции, в частности, в производстве и совершенствовании вакцин. Российская Федерация открыта для международной кооперации в данной сфере. Так, например, тема организации лицензионного производства вакцины за рубежом уже обсуждается с нашими партнерами в Азии, на Ближнем Востоке, в Африке, Латинской Америке.

– Готова ли Россия в ближайшее время возобновить в своих консульствах за рубежом предварительный прием документов на оформление туристических виз? Когда выдача виз для иностранцев может быть возобновлена? Будет ли Россия требовать при оформлении визы сертификат о наличии прививок COVID-19?

– Процедура оформления и выдачи виз не предполагает в принципе такого этапа, как предварительный прием визовых документов. Да это и не требуется: российские дипломатические представительства и консульские учреждения приступят к выдаче туристических виз незамедлительно после снятия правительством РФ ранее введенных временных ограничений на въезд иностранных граждан и лиц без гражданства. Собственно, это уже произошло в тех странах, где визовая работа загранучреждений была возобновлена в привычном режиме после принятия соответствующих решений. Решение о введении требования об обязательном предъявлении иностранными гражданами при оформлении российской визы сертификата о наличии прививок от COVID-19 не принято, в настоящее время российское законодательство такого предписания не содержит.

Вместе с тем стоит иметь в виду, что рядом заинтересованных ведомств прорабатывается поручение **президента РФ** о выдаче сертификатов лицам, прошедшим вакцинацию от

COVID-19 с использованием российских вакцин. При этом полагаем, что вопросы их международного признания, в том числе для целей пересечения государственных границ иностранных государств, должны обсуждаться в межправительственном формате на площадке ВОЗ, координирующей работу по внедрению международных медико-санитарных правил, представляющих собой ключевой глобальный инструмент по предотвращению трансграничного распространения болезней. Будут ли введены требования о предъявлении подобных сертификатов иностранными гражданами для въезда в Российскую Федерацию, пока неизвестно.

– В Ростуризме ранее предложили увеличить список государств на оформление электронной визы, какие страны могут быть добавлены в этот список? Рассматривается ли сейчас возможность сделать электронную визу многократной и продлить сроки ее оформления до нескольких месяцев до даты поездки? Есть ли сейчас техническая возможность провести такую работу?

– Единой электронной визой смогут воспользоваться граждане тех государств, перечень которых утвержден распоряжением правительства. При его формировании в первую очередь принимались во внимание те государства, граждане которых въезжали (до введения в марте прошлого года временных ограничений в условиях пандемии) по электронной визе в зоны пилотного проекта – на территорию Дальневосточного федерального округа, Калининградской области, Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

В настоящее время перечень включает 52 страны, в том числе страны-члены Евросоюза, Китай, Японию, Индию, Турцию и так далее. Одновременно хотел бы подчеркнуть, что сейчас на основании международных договоров, заключенных с иностранными государствами, безвизовый режим въезда в Россию действует для граждан еще 60 иностранных государств. Таким образом, мы ожидаем, что после снятия ранее установленных правительством РФ ограничений на въезд в Россию граждане уже 112 государств будут иметь возможность въезжать в Российскую Федерацию без необходимости оформлять бумажную визу в паспорт.

При этом разрешенный срок пребывания граждан иностранных государств в Российской Федерации по единой электронной визе составляет 16 суток. Такой период был определен по итогам анализа среднего срока пребывания иностранного гражданина в России, а также продолжительности большинства мероприятий, которые иностранцы посещают в России, туристических поездок и деловых встреч.

Не исключаем, что электронная виза может стать многократной в дальнейшем. Вместе с тем подобное решение должно приниматься на основании анализа накопленного опыта и с учетом всех факторов, в том числе миграционной опасности.

– Ростуризм также ранее предложил ввести 72-часовой безвизовый режим для транзитных авиапассажиров из других стран на всей территории России. Насколько оправданным вы считаете это предложение, и можно ли это будет сделать?

– При кажущейся на первый взгляд благозвучности эта идея едва ли имеет хоть какой-то практический смысл. В соответствии с действующим законодательством транзитный проезд означает проезд через территорию Российской Федерации иностранного гражданина, следующего из государства выезда в государство назначения – в третью страну. Если не брать в расчет показатели прошлого года, в котором пассажиропоток в Российскую Федерацию кратно снизился относительно соответствующих значений 2019 года, в общей сложности в 2019 году всеми российскими загранучреждениями было выдано менее 15 тысяч транзитных виз (срок их действия, кстати, согласно закону – до десяти дней) тем иностранцам, кто в действительности совершал длительные переезды различными видами транспорта через территорию России, что составило менее 0,5% от общего количества выданных виз. На этом фоне было выдано более 1,85 миллиона целевых туристических виз или почти 60% всех российских виз.

Если же апологетами идеи безвизового транзита подразумевается нечто иное, например въезд иностранца из государства своего проживания в Российскую Федерацию через московский аэропорт, пребывание до трех суток в России и вылет обратно к себе домой через аэропорт Санкт-Петербурга (повторимся, это не является транзитом по смыслу законодательства), то такая идея тем более не заслуживает поддержки. В первую очередь в силу того, что режим безвизового въезда в Россию всех иностранцев, вне зависимости от их гражданской принадлежности, ставил бы в дискриминационное положение российских граждан, которым для въезда в соответствующие государства в любом случае требовалось бы прохождение визовых формальностей. Данная позиция ранее доводилась в том числе и до Ростуризма.

– Планирует ли в ближайшее время Россия расширять сеть консульств и если да, то в каких странах?

– Оптимизация российского консульского присутствия – один из наиболее чувствительных вопросов в контексте выполнения загранучреждениями функций по защите прав и законных интересов российских граждан за рубежом, особенно в странах с крупной российской диаспорой или популярных у российских туристов. При этом открытие новых консульств, как известно, связано с необходимостью решения вопроса финансирования соответствующих мероприятий. В ряду последних из открытых нами консульских точек – Генеральное консульство в Харбине (КНР), приступившее к работе в августе 2019 года. Продолжается урегулирование практических вопросов, связанных с учреждением Генконсульства России в Пхукете (Таиланд), которое уже открыло прием россиян для оказания ряда консульских услуг. Работа на данном направлении продолжается.

– Уполномоченный по правам ребенка в России Анна Кузнецова ранее заявила, что нужно проработать вопрос консульского учета выезжающих за рубеж несовершеннолетних, которые участвуют в международных образовательных программах. Идет ли сейчас обсуждение этого вопроса? И полностью ли урегулированы детали пребывания в США тех подростков, которые ранее выехали в США по образовательной программе, но отказались возвращаться в Россию вывозными рейсами?

– Исходим из того, что определение правил организации зарубежных школьных обменов относится скорее к компетенции Минпросвещения. Со своей стороны, разделяем мнение о целесообразности упорядочения системы организации школьных обменов, в том числе путем уточнения ответственности как направляющих, так и принимающих образовательных организаций, а также повышения взаимодействия этих организаций с родителями (законными представителями).

Что касается консульского учета, то на сегодняшний день он носит добровольный характер. Рекомендуем нашим гражданам вставать на такой учет при каждом выезде за рубеж вне зависимости от цели и сроков предстоящей поездки. Это возможно сделать, заполнив онлайн-форму на профильном сайте МИД России. В случае необходимости российский консул сможет связаться с родственниками разыскиваемого лица.

Острота ставшего резонансным в прошлом году сюжета с российскими школьниками, застрявшими в США в условиях пандемии, фактически сошла на нет. В результате предпринятых министерством и российским посольством в Вашингтоне мер было обеспечено возвращение на родину тех из них, чье обучение подошло к завершению, и кто высказал желание вернуться в Россию. При этом некоторые ребята, которые изъявили намерение продолжить учебу в США (и в этом они были поддержаны своими родителями), по-прежнему находятся за рубежом. Это их выбор.

Со своей стороны, продолжаем держать на особом контроле тематику пребывания российских несовершеннолетних граждан за рубежом – для министерства и входящих в его систему консульских загранучреждений это традиционно один из приоритетных вопросов.

– Несколько месяцев назад было опубликовано постановление правительства, которое рядом СМИ было воспринято как попытка перевести на коммерческую основу эвакуацию российских граждан из-за рубежа. Не могли бы вы прояснить ситуацию?

– Да, опубликованные в некоторых СМИ материалы существенно исказили суть подхода к предоставлению помощи российским гражданам в возвращении из-за рубежа, который был закреплен в разработанном МИД России и опубликованном в установленном порядке проекте постановления правительства. К сожалению, вынуждены констатировать, что отдельные журналисты не сочли для себя возможным даже ознакомиться с последовавшим после этого развернутым комментарием консульского департамента министерства по данной тематике. Забыв обо всех правилах фактчекинга, такие редакции и далее предпочли разыгрывать карту сенсационности в ущерб правдивости публикуемой информации.

Пользуясь случаем, давайте разберемся, какие, в принципе, имеются правовые механизмы оказания помощи российским гражданам в возвращении домой из-за рубежа, и как они работают на практике. В случае возникновения чрезвычайной ситуации на территории иностранного государства постановлением правительства Российской Федерации от 18 ноября 2014 года №1216 предусматривается комплекс мер по обеспечению эвакуации граждан РФ. Соответствующее решение об эвакуации принимается президентом. Финансовое обеспечение эвакуационных мероприятий осуществляется в соответствии с бюджетным законодательством и по отдельным решениям правительства. Такие эвакуационные мероприятия, в частности, проводились несколько лет назад в Йемене, Ливии.

Особого внимания заслуживает тема организованного туризма. Некоторые эксперты даже поспешили упрекнуть МИД России в том, что в планы министерства входит обязать повторно оплачивать свои обратные билеты в Россию тех туристов, которые уже заплатили за свой турпакет туроператору, но оказались брошены за рубежом. Спешу разочаровать подобных экспертов: их высказывания свидетельствуют о полном незнании установленного порядка оказания экстренной помощи туристам. В частности, постановление правительства Российской Федерации от 11 августа 2020 года №1209 предусматривает, что возвращение в Россию клиентов российских туроператоров (в случае их банкротства, неисполнения своих обязательств согласно заключенным договорам и тому подобное) осуществляется на безвозмездной основе за счет средств объединения туроператоров «Турпомощь».

– Могли бы вы подробнее рассказать о постановлении правительства о предоставлении помощи в возвращении в Россию тем, кто оказался в другой стране без средств существованию? Что именно поменялось в механизме оказания помощи россиянам за рубежом?

– Базовыми принципами оказания помощи в рамках постановления правительства Российской Федерации от 31 мая 2010 года №370 являются ее безвозмездность и вместе с тем исключительность тех случаев, когда она предоставляется. Иными словами, должна быть зафиксирована непосредственная угроза жизни российскому гражданину. Возникает резонный вопрос: при обращении в консульство гражданина, у которого банально украли деньги на обратный билет в Россию, целесообразно ли действительно ждать, пока ситуация выйдет из-под контроля, чтобы быть в состоянии протянуть ему руку помощи? В этой связи и был предложен вариант, при котором гражданин, если он оценивает свои финансовые возможности, как не позволяющие ему самостоятельно оплатить возвращение в Россию, сможет обратиться в российское загранучреждение за возмездной помощью, которая ему будет оказана оперативно и без лишних бюрократических проволочек. При этом ему предоставлялся бы определенный период – несколько месяцев – на то, чтобы возместить государству те расходы, которые возникли в связи с приобретением ему проездных документов. По замыслу это позволило бы исключить

случаи мошенничества и злоупотребления данным механизмом. Никакие проценты при этом, естественно, не начислялись бы.

– Насколько соотносится инициатива МИД России с зарубежной практикой регулирования рассматриваемой сферы общественных отношений?

– Разумеется, приступая к разработке постановления, мы тщательно изучили зарубежный опыт. Оставляя за скобками те государства, законодательство которых вовсе не регулирует вопросы оказания материальной помощи в возвращении своих граждан из-за рубежа, могу заявить: подавляющее большинство стран мира, имеющих в своем арсенале такие инструменты соцподдержки, оказывает ее на возмездной основе.

Именно возвратные механизмы содействия экстренной репатриации, как показывает практика, являются наиболее эффективными и опосредованно подвигают граждан более ответственно и внимательно готовиться к зарубежным поездкам. Причем это могут быть не только краткосрочные беспроцентные ссуды по линии госорганов, но и, например, дистанционные микрозаймы для проверенных клиентов банков либо оплата страховыми компаниями согласно заранее заключенным договорам добровольного страхования. С учетом того, что наши граждане, к сожалению, зачастую выезжают за рубеж без страховки (тема страхования выезжающих за рубеж – предмет для отдельной обстоятельной дискуссии) либо с базовым полисом, попросту не покрывающим расходы на репатриацию, мы сосредоточились на модернизации именно механизмов государственной соцподдержки.

В этом смысле иностранный опыт выглядит весьма убедительным. Так, в ключевых государствах-членах Евросоюза (Австрия, Бельгия, Германия, Италия, Франция) соответствующие функции, как правило, возложены на внешнеполитические ведомства, посольства и консульства, а выделение средств своим гражданам на цели репатриации носит возмездный характер. Причем зачастую предусмотрен перечень расходных статей, которые не могут финансироваться по государственной линии. Например, загранучреждения Австрии не оплачивают пребывание пациента в стационаре даже при неотложном медицинском вмешательстве. Финпомощь не оказывается вовсе в странах, не рекомендованных официальной Веней для посещения своими гражданами. При этом так называемый займ на возвращение на родину, размер которого может достигать 50 тысяч евро, в случае невыполнения обязательств по возврату подлежит принудительному взысканию в судебном порядке.

Подданные Бельгии, которым были предоставлены денежные средства на возмездной основе (в консульстве оформляется долговая расписка), возвращают их в течение семи месяцев после возвращения на родину. В противном случае грозит принудительное взыскание через министерство финансов или в судебном порядке.

Загранучреждения Германии в случае форс-мажора могут оплатить своему гражданину стандартный набор услуг: перелет, временное проживание, питание. Решение о финансировании принимается МИД ФРГ в течение 1-5 дней, после чего соответствующая информация передается в МВД ФРГ, которое выставляет счет и осуществляет контроль за погашением задолженности. Предусмотрено взыскание ее в судебном порядке. В целом же следует отметить, что германские власти оказывают такого рода помощь в исключительных случаях, как, например, в рамках недавней вывозной кампании в условиях пандемии.

В обычное же время роль загранучреждений сводится к оказанию содействия в установлении лицом, попавшим в сложную жизненную ситуацию за рубежом, связи с его родственниками либо близкими для передачи требуемых денежных средств на возвращение, причем в этих целях могут задействоваться и ресурсы полицейского ведомства. Впрочем, справедливости ради следует отметить, что в большинстве своем немцы осознают риски зарубежных поездок и заблаговременно приобретают страховой полис с максимальным покрытием.

Аналогичные возвратные механизмы предоставления материальной помощи практикуются и в других странах, граждане которых массово путешествуют по всему миру: США (может быть выдано 2 тысячи долларов США на все возможные расходы, связанные с возвращением на родину, которые подлежат возмещению в 30-дневный период после пересечения американской границы), Канада, Япония и так далее.

<https://ria.ru/20210202/volynkin-1595515838.html>

РОССИЯ 1 ВЕСТИ; 2021.02.02; РОСАВИАЦИЯ ПОДЕЛИЛА ТЕРРИТОРИЮ ВОКРУГ АЭРОДРОМА БАРНАУЛА НА СЕМЬ ЗОН. ВЕСТИ

Территорию вокруг аэродрома Барнаула **Росавиация** поделила на семь зон. Из-за этого многие земельные участки, на которых построены дома, дачи и предприятия, попали под целый ряд ограничений.

Там, например, теперь запрещено строить высокие здания или размещать объекты, которые могут привести к массовому скоплению птиц. Под обременения попали не только хозяева участков в Барнауле, но и в ближайших к нему районах. Подробнее об этом «Вестям Алтая» рассказала заместитель руководителя регионального Управления Росреестра Елена Бандурова.

В границы охранной зоны попал не только Барнаул, попали еще близлежащие районы Калманка, Павловск, Новоалтайск. Отличаются ограничения по степени жесткости, так скажем. Все это прописано в воздушном кодексе.

Например, в третьей подзоне есть ограничения по высоте возводимых объектов. В четвертой подзоне запрещается размещение объектов, создающие помехи в работе объектов связи. В шестой подзоне, например, нельзя строить объекты, которые способствуют массовому скоплению птиц.

«Собственники волнуются, что будет с их правами на объекты недвижимости. Хочу успокоить. Все те права, что уже у нас в реестре зарегистрированы в силе, речь об изъятии каких-то объектов или других мерах принуждения не идет. Просто возникают ограничения по использованию этих объектов, которые прописаны в воздушном кодексе. Собственники свободно могут совершать сделки с этим объектами, дарить, продавать, завещать, в ипотеку передавать и т.д. Единственное условие, поскольку ограничения есть, по закону в договоре отчуждения обязательно нужно указывать наличие такого ограничения. Какие есть возможности на сегодняшний день, попал ваш участок в охранную зону, либо нет, можно узнать в личном кабинете. Вариант второй - запросить выписку из реестра недвижимости в кадастровой палате, где будет указана информация о наличии обременения. Кроме того, сейчас мы по своей инициативе, учитывая социальную значимость, массовость обращений, решили вопрос о том, что информация об объектах, которые попали в границы охранных зон, будет размещена на официальном сайте Росреестра в нашей региональной вкладке. Каждая подзона отдельно и там будет список номеров кадастровых земельных участков, которые в эту зону попали», прокомментировала заместитель руководителя Управления Росреестра по Алтайскому краю Елена Бандурова.

<https://www.vesti.ru/video/2264644>

ИНТЕРФАКС; 2021.02.02; «АЭРОФЛОТ» ПОЛУЧИЛ ДОПУСКИ К РЕГУЛЯРНЫМ РЕЙСАМ В ОМАН И ХОРВАТИЮ

Авиакомпания «Аэрофлот» (МОЕХ: AFLT) получила допуски к регулярным рейсам из Москвы в Маскат (Оман), Дубровник и Пулу (Хорватия), следует из приказа **Росавиации** по итогам заседания межведомственной комиссии при **Минтрансе РФ**.

Допуски позволят выполнять до семи полетов в неделю.

Регулярное авиасообщение между РФ и Хорватией, прерванное в марте из-за пандемии COVID-19, на данный момент не возобновлено. Полеты на регулярной основе в Оман не выполнялись и до пандемии.

РИА НОВОСТИ; 2021.02.02; В ШЕРЕМЕТЬЕВО РАЗВЕРНУЛИ ВАКЦИНАЦИЮ ОТ КОРОНАВИРУСА

В московском аэропорту «Шереметьево» развернута вакцинация персонала и пассажиров от коронавируса, сообщает **пресс-служба** авиагавани.

«В международном аэропорту «Шереметьево» в рамках проведения профилактических мероприятий по ограничению распространения COVID-19 и для поддержания безопасной здоровой среды для пассажиров, клиентов и персонала организована бесплатная вакцинация от коронавирусной инфекции», - говорится в сообщении.

Пройти вакцинацию от COVID-19 могут пассажиры и гости «Шереметьево», являющиеся гражданами РФ, а также сотрудники взаимодействующих организаций и компаний, осуществляющих деятельность в аэропорту. Для этого необходимо иметь при себе паспорт РФ, СНИЛС и полис ОМС. Вакцинация проводится в медпункте терминала Е (1 этаж). Вакцинация возможна при отсутствии признаков ОРВИ и повышенной температуры.

Вакцинация проводится силами медицинских работников Химкинской областной больницы с использованием комбинированной векторной вакцины «Спутник V» («Гам-КОВИД-Вак»). Аэропорт отмечает, что медучреждение обладает необходимыми государственными лицензиями.

Помимо этого, в «Шереметьево» для пассажиров и гостей аэропорта доступна платная услуга тестирования на коронавирус, в том числе с возможностью оперативного получения результатов (экспресс-тестирование). Пункты тестирования расположены в терминалах D и B.

<https://ria.ru/20210202/vaktsinatsiya-1595715242.html>

ТАСС; 2021.02.02; В ШЕРЕМЕТЬЕВО ВВЕЛИ НОВЫЕ ПРАВИЛА ЗАЕЗДА ТАКСИ НА ТЕРРИТОРИЮ АЭРОПОРТА

Власти Подмосковья ограничили время бесплатного повторного въезда такси на территорию аэропорта Шереметьево с 1 февраля. На встречающих и провожающих автомобилистах новые правила не скажутся, сообщила во вторник **пресс-служба** Министерства транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области.

«С 1 февраля ограничено время бесплатного повторного въезда на территорию аэропорта Шереметьево для автомобилей. Теперь въезд на территорию с бесплатным временем пребывания в 10 минут возможен через 2 часа после первого заезда. На встречающих и провожающих автомобилистах новые правила не скажутся, так как даже при ошибке въезда водитель сможет бесплатно заехать на территорию еще раз», - говорится в сообщении.

Если автомобиль въезжает на территорию аэропорта ежедневно более двух раз в сутки, то информацию передадут для проверки патрулю Управления регионального административно-транспортного контроля Минтранса области. В сообщении отмечается, что данные меры введены по обращениям пассажиров в Минтранс Московской области. Новые правила заезда на территорию аэропорта предотвратят скопление нелегальных такси на привокзальной площади, освободив проезд к терминалам аэропорта для пассажиров.

Кроме того, с 1 февраля для ликвидации «стихийных» парковок на территории аэропорта работают парконы, которые фиксируют нарушения. «По итогам анализа выявленных нарушений, нелегальные такси работают на первой линии парковки, а на территории

аэровокзального комплекса прибывающим пассажирам навязывают услуги такого небезопасного транспорта «зазывалы». С декабря 2020 года на территории аэропорта выявлено и эвакуировано на спецстоянку 16 нелегальных такси, из них четыре автомобиля премиум-класса», - отметила **пресс-служба**.

На территории аэропортов Подмосковья продолжается системная работа по пресечению работы нелегальных такси. Инспекторы проверяют наличие разрешения такси и соответствие региональному стандарту. У водителей должны быть все документы: разрешение на перевозку, прохождение предрейсового медицинского и технического осмотров; на автомобилях должна быть необходимая атрибутика такси (белый цвет кузова, желтая полоса посередине, серая внизу), в том числе шашечный пояс на борту и световой фонарь на крыше. На нарушителей составляются протоколы об административном правонарушении, автомобили эвакуируют на штрафстоянку.

Как обезопасить свои поездки

Минтранс региона информирует пассажиров, что в салонах областных такси размещены QR-коды, по которым можно проверить действительность разрешения, узнать информацию о перевозчике и автомобиле, тем самым обезопасив свои поездки. В настоящий момент в Подмосковье работают около 90 тыс. такси по выданным разрешениям. О всех нарушениях, допущенных водителями, можно сообщить на горячую линию Министерства транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области по телефону +7 (495) 228-19-19 или на портал «Добродел».

<https://tass.ru/ekonomika/10606503>

МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; ОЛЬГА БОЖЬЕВА; 2021.02.02; ЭКСПЕРТ ОБЪЯСНИЛ, КАКИМ ОБРАЗОМ АВИАПРАНКЕР МОГ ОТДАВАТЬ КОМАНДЫ ПИЛОТАМ

В Берлине спецслужбы обезвредили пранкера, который несколько месяцев играл в опасные игры с экипажами самолетов и вертолетов, выдавая себя за авиадиспетчера. «Шутника» арестовал. «МК» попросил эксперта оценить новый виде пранкерства.

Немец-радиолобитель вклинивался в каналы авиасвязи и давал ложные указания самолетам и полицейским вертолетам. Хулигану подыграл экипаж полицейского вертолета, после чего радары засекли радиопередатчик пранкера, к нему домой пришла полиция и арестовала.

Заслуженный пилот, председатель комиссии по гражданской авиации Общественного совета при Ространснадзоре Олег Смирнов так прокомментировал ЧП в Берлине:

-Правительство и спецслужбы Германии можно только похвалить. Случай, когда злоумышленники и даже шпионы «садились» на линии связи, к сожалению, были и раньше. Но в данном случае человек полез туда, где это может кончиться очень большой трагедией. Потому что постороннее вмешательство в управление самолетами, вертолетами грозит авиакатастрофой, многочисленными человеческими жертвами.

-Эти действия могут быть квалифицированы как попытка теракта?

-Определит, конечно, немецкий суд. Но я бы именно так и определил его действия. Это вид теракта. Зачем бомбу проносить на борт? Не надо. Влез в линию связи, ввел в заблуждение экипаж и самолет ночью врежется в гору.

-Есть защита от подобных действий?

-Да, многое зависит от того, как работает система авиасвязи и насколько она защищена от вмешательства. У нас тоже надо из ЧП в Германии сделать вывод.

Правда, наши системы имеют защиту. То есть очень непросто внедриться какому-то постороннему человеку, представиться диспетчером и от его имени начать передавать команды командирам воздушных судов, или сообщать курс, высоту, давление, метеоусловия на аэродроме. Это практически сделать невозможно.

Потому что используются особые кодированные линии связи. Авиадиспетчеры и связисты проходят специальную подготовку. Они сразу же заметят что-то неладное, если кто-то вмешивается в их эфир, и проинформируют об этом экипаж.

Но теоретически это возможно. Особенно с развитием электроники это будет, думаю, довольно частым явлением. Развитие электроники дошло до того, что производители «боингов» и «эйрбасов» уже отдают приоритет в управлении самолетом не летчику, а автоматике. Это уже не раз приводило к катастрофам. И так быть не должно. Главным должен быть пилот, командир воздушного судна. На нем вся ответственность.

<https://www.mk.ru/social/2021/02/02/ekspert-obyasnil-kakim-obrazom-aviaprancer-mog-otdavai-komandy-pilotam.html>