



## Ежедневный мониторинг СМИ

11 ФЕВРАЛЯ 2021

### СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2021.02.10; ОКОЛО 140 МЛН РУБ. ДОПОЛНИТЕЛЬНО НАПРАВЯТ НА ДОРОЖНЫЕ РАБОТЫ В КУРСКОЙ ОБЛАСТИ В 2021 ГОДУ .....	4
ГТРК КУРСК; 2021.02.10; В КУРСКОЙ ОБЛАСТИ ПЛАНИРУЮТ ОБНОВИТЬ 93 ЕДИНИЦЫ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА .....	4
КУРСК ТВ; 2021.02.10; В КУРСК ПЛАНИРУЮТ ПОСТАВИТЬ НОВЫЕ АВТОБУСЫ, ТРОЛЛЕЙБУСЫ И ТРАМВАИ .....	4
ВОЛЖСКАЯ КОММУНА; 2021.02.10; ВЛОЖАТ ДЕНЬГИ В ДОРОГИ; РЕГИОН ПОЛУЧИТ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ .....	5
РИА НОВОСТИ; 2021.02.10; В МИД РФ РАССКАЗАЛИ, КАКИЕ ВЫВОДЫ БЫЛИ СДЕЛАНЫ ИЗ ВЫВОЗНОЙ КАМПАНИИ 2020 ГОДА .....	7
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; НАТАЛИЯ ЯЧМЕННИКОВА; 2021.02.11; ПОЛЕТ В ПАНДЕМИЮ; УМНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ПОМОГУТ СНИЗИТЬ РИСКИ ДЛЯ АВИАПАССАЖИРОВ .....	10
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; АРКАДИЙ ГОВОРОВ; 2021.02.10; РОССИЯ НАЧНЕТ ТРАНЗИТ НЕФТЕПРОДУКТОВ ИЗ БЕЛАРУСИ УЖЕ В МАРТЕ; БЕНЗИН НАШЕЛ ВЫХОД К МОРЮ .....	13
ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2021.02.11; «ПОБЕДА» ЗА ГОРАМИ: ЛОУКОСТЕР ПЕРЕСТАНЕТ ЛЕТАТЬ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; ПЕРЕВОЗЧИК ЛИШИТСЯ КОНКУРЕНТНЫХ ПРЕИМУЩЕСТВ ИЗ-ЗА ВВЕДЕНИЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО СУБСИДИРОВАНИЯ ПЕРЕЛЕТОВ .....	14
ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ МИГУНОВ; 2021.02.10; БЕЗ ЛИШНЕГО ПАФОСА: КИПР ВСЛЕД ЗА ГРЕЦИЕЙ ОТКРЫЛ ГРАНИЦЫ РОССИЯНАМ; СПИСОК СТРАН, КУДА ЖИТЕЛИ РОССИИ МОГУТ ЕЗДИТЬ И ЛЕТАТЬ, ДОСТИГ 54 ПОЗИЦИЙ... 15	
ИЗВЕСТИЯ; ЭЛЬНАР БАЙНАЗАРОВ, ПОЛИНА ГУСЕВА; 2021.02.11; ЛАРНАКА, ЗДРАВСТВУЙТЕ: КИПР ВОЗОБНОВИТ ВЫДАЧУ ТУРВИЗ РОССИЯНАМ С 1 МАРТА; РАНЕЕ В СТРАНУ МОГЛИ ПОПАСТЬ ТОЛЬКО ГРАЖДАНЕ РЕСПУБЛИКИ И ОБЛАДАТЕЛИ ВНЖ .....	17
ВЕДОМОСТИ; ИЛЬЯ ВИНОГРАДОВ; 2021.02.11; KLM ОТКРЫЛА ЭРУ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СИНТЕТИЧЕСКОГО АВИАТОПЛИВА; АВИАКОМПАНИИ ИСПОЛЬЗУЮТ БИОКЕРОСИН И СИНТЕТИЧЕСКИЙ КЕРОСИН ДЛЯ СОКРАЩЕНИЯ ВЫБРОСОВ СО <sub>2</sub> .....	19
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; АЛЕКСАНДР КОНСТАНТИНОВ; 2021.02.11; КОНВЕНЦИИ СЛЕДУЮТ КАЗАХСТАНОВОЧНО; РОССИЙСКИЙ БИЗНЕС ЖАЛУЕТСЯ НА ОСТАНОВКУ ВЪЕЗДА ПОРОЖНИХ ВАГОНОВ .....	21
КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.02.10; УКРАИНСКИЕ КОЛЕСА ПРОЕДУТ МИМО РОССИИ; МОСКВА ЗАПРЕТИЛА ИМПОРТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОЛЕС И ВАГОННОГО ЛИТЬЯ .....	22
КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2021.02.11; НАВИГАЦИИ СЕВМОРПУТИ МЕНЯЮТ РУЛЕВОГО; АЛЕКСАНДР БЕНГЕРТ ВОЗГЛАВИТ ФГУП «ГИДРОГРАФИЧЕСКОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ» .....	23
РБК; РОМАН КИЗЫМА; 2021.02.10; В ПЕТЕРБУРГЕ НАЗВАЛИ ВАЖНЕЙШИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОЕКТЫ БЛИЖАЙШИХ ЛЕТ .....	24

---

BUSINESS FM; 2021.02.10; СОВМЕСТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ СБЕРБАНКА И COGNITIVE TECHNOLOGIES ЗАМОРОЗИЛО ПРОЕКТ ПО СОЗДАНИЮ БЕСПИЛОТНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ .....	25
РЖД-ПАРТНЕР; НАТАЛЬЯ ГУСАЧЕНКО; 2021.02.10; ПЛАТФОРМЕННОСТЬ, АВТОМАТИЗАЦИЯ И БЕЗОПАСНОСТЬ: КАКОЙ БУДЕТ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА.....	26
ВЕДОМОСТИ; МАТВЕЙ КАТКОВ, АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2021.02.11; МИНЭНЕРГО ОЖИДАЕТ РОСТА ПОСТАВОК РОССИЙСКОГО УГЛЯ В АЗИЮ В 1,4 РАЗА; ПОМЕШАТЬ ЭТИМ ПЛАНАМ МОЖЕТ ВЫСОКАЯ ВОЛАТИЛЬНОСТЬ РЫНКА .....	29
ГУДОК; МАРИЯ АБДРИМОВА; 2021.02.10; ЯПОНИЯ ВЫХОДИТ НА ТРАНССИБ .....	31
КОММЕРСАНТЪ НОВОСИБИРСК; ДАРЬЯ РЕШЕТНИКОВА; 2021.02.10; НА АРЕНЕ СРОКИ ТЯНУТСЯ; КСП ПРИЗВАЛА УСКОРИТЬ СТРОЙКИ К МЧМ ПО ХОККЕЮ В НОВОСИБИРСКЕ.....	32
ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА ЛОРИЯ, ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; 2021.02.11; «МЫ ДОЛЖНЫ СОЗДАВАТЬ ЭКОНОМИКУ В ГРАНИЦАХ РОССИИ, А НЕ ЗА РУБЕЖОМ»; ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР ЮРИЙ ТРУТНЕВ – О КОРОНАВИРУСЕ, ПОИСКЕ НОВЫХ РЫНКОВ ДЛЯ СБЫТА РЫБЫ И СТРОИТЕЛЬСТВЕ ГОРОДА-МЕЧТЫ НА САХАЛИНЕ.....	33
КОММЕРСАНТЪ ОНЛАЙН; СЕРГЕЙ ТОЛМАЧЕВ; 2021.02.10; ДОРОГИ ИЗ ВСЕХ РЕГИОНОВ ВЕДУТ В ОДИН СУД; БЫВШИМ ВОРОНЕЖСКИМ ЧИНОВНИКАМ ПРЕДЪЯВИЛИ ОБВИНЕНИЯ ПО ДАЛЬНЕМУ ВОСТОКУ.....	36
ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2021.02.10; УРОКИ И ПЕРЕМЕНЫ; В ОАО «РЖД» ПОДВЕЛИ ПЕРВЫЕ ИТОГИ ПРОГРАММЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ С ОТРАСЛЕВЫМИ ВУЗАМИ .....	37
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2021.02.10; РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА НАЧНЕТ ОСУЩЕСТВЛЯТЬ ПОДГОТОВКУ МОРЯКОВ .....	39
ТАСС; 2021.02.10; В ВЕРХНЕВИЛЮЙСКЕ В ЯКУТИИ ОТКРЫЛИ АЭРОПОРТ ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ .....	39
ТАСС; 2021.02.10; СЕВЕРНАЯ ОСЕТИЯ СМОЖЕТ ПРЕТЕНДОВАТЬ НА ДОПФИНАНСИРОВАНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ.....	40
ПРАЙМ; 2021.02.10; МИНТРАНС РФ НЕ ПОЛУЧАЛ ОБРАЩЕНИЙ О СУБСИДИЯХ ДЛЯ РЖД НА ПЕРЕВОЗКУ СУГ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК .....	40
ПРАЙМ; 2021.02.10; «ВОЛЖСКОЕ ПАРОХОДСТВО» ПОДДЕРЖИВАЕТ ГОСКОНТРОЛЬ РЕЙДОВОЙ ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗОВ, НО С ОГОВОРКАМИ.....	41
ТАСС; 2021.02.10; ПРАВИТЕЛЬСТВО УПРОСТИЛО ПРОХОЖДЕНИЕ ПРОВЕРОК В ПУНКТАХ ПРОПУСКА В АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЕ .....	42
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.02.10; АВТОБУСЫ ВЫХОДЯТ НА ОНЛАЙН; ГОРОДСКОЙ ТРАНСПОРТ МОЖНО БУДЕТ ЗАКАЗАТЬ К ДОМУ, ОПЛАТИВ ПОЕЗДКУ В ПРИЛОЖЕНИИ .....	42
РИА ФАН; 2021.02.10; АВТОЭКСПЕРТ ПРЕДЛОЖИЛ ПЕРЕНЕСТИ НА ПОЛГОДА ВВЕДЕНИЕ НОВЫХ ПРАВИЛ ТЕХОСМОТРА.....	43
НОВОСТИ ТРАНСПОРТА; 2021.02.10; РАБОТУ ТРАНСПОРТА НОВОКУЗНЕЦКА ПРОВЕРЯТ ПРЕДСТАВИТЕЛИ ОБЩЕСТВЕННОГО СОВЕТА МИНТРАНСА РОССИИ.....	44
КОММЕРСАНТЪ САМАРА; СЕРГЕЙ ТИТОВ; 2021.02.10; ЭЛЕКТРИЧКА ВОЗВРАЩАЕТСЯ; УЛЬЯНОВСКАЯ ОБЛАСТЬ ВОССТАНАВЛИВАЕТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СООБЩЕНИЕ МЕЖДУ СОСЕДНИМИ РЕГИОНАМИ .....	44
РИА НОВОСТИ; 2021.02.10; ПЕРЕЧЕНЬ ГРУЗОВ БЕЛОРУССИИ, ПОСТАВЛЯЕМЫХ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ РФ, МОГУТ РАСШИРИТЬ – ПОСОЛ .....	46

---

---

РИА НОВОСТИ; 2021.02.10; АБХАЗИЯ ПРЕДЛОЖИЛА РОССИИ ОТКРЫТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СООБЩЕНИЕ С АРМЕНИЕЙ .....	47
ПРАЙМ; 2021.02.10; БЕЛОРУССКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ПРОДАЛА СВЫШЕ 7,5 ТЫС БИЛЕТОВ НА ПОЕЗДА В СООБЩЕНИИ С РФ .....	47
ПРАЙМ; 2021.02.10; РЖД В ЯНВАРЕ УВЕЛИЧИЛИ ПОГРУЗКУ ЭКСПОРТНЫХ ГРУЗОВ В ПОРТЫ НА 11,7%, ИЗ НИХ УГЛЯ – НА 24,4% .....	48
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.02.10; НА «ГОСУСЛУГАХ» ПОЯВИЛАСЬ ВОЗМОЖНОСТЬ ЗАРЕГИСТРИРОВАТЬ ДРОН И ПОЛУЧИТЬ ЛИЦЕНЗИЮ НА ЭКСПОРТ .....	48
ТАСС; 2021.02.10; АЭРОПОРТ В ЗЕЕ АМУРСКОЙ ОБЛАСТИ НАЧНЕТ ОБСЛУЖИВАТЬ РЕЙСЫ В МАРТЕ ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ.....	49
ТАСС; 2021.02.10; UTAIR ЗАПУСТИТ ПЕРВЫЙ ПРЯМОЙ РЕЙС ИЗ НИЖНЕВАРТОВСКА В СОЧИ.....	49
ТАСС; 2021.02.10; НОВЕЙШИЕ ВЕРТОЛЕТЫ КА-62 ЗАКУПАТ ДЛЯ ЕДИНОЙ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ АВИАКОМПАНИИ – ТРУТНЕВ.....	49
ВЕСТИ КАЛИНИНГРАД; 2021.02.10; В РОСПОТРЕБНАДЗОРЕ РАССМОТРЯТ ВОПРОС О ВОЗОБНОВЛЕНИИ РЕГУЛЯРНЫХ РЕЙСОВ ИЗ КАЛИНИНГРАДА В МИНСК .....	50
ТАСС; 2021.02.10; В МИД РФ ЗАЯВИЛИ, ЧТО РОССИЯ НЕ МЕНЯЕТ УСЛОВИЙ ДЛЯ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ С ГРУЗИЕЙ.....	50
ТАСС; 2021.02.10; КАЗАХСТАН УВЕЛИЧИВАЕТ ЧИСЛО АВИАРЕЙСОВ С РОССИЕЙ С ТРЕХ ДО ДЕСЯТИ В НЕДЕЛЮ .....	51
ТАСС; 2021.02.10; КАТАР ВОССТАНОВИТ АВИАСООБЩЕНИЕ С РОССИЕЙ В НАЧАЛЕ МАРТА.....	51
РИА НОВОСТИ; 2021.02.10; ТУНИС ПРЕДЛОЖИЛ РОССИИ ВОЗОБНОВИТЬ ЧАРТЕРНЫЕ РЕЙСЫ.....	51
РИА НОВОСТИ; 2021.02.10; В АЭРОПОРТУ ДОМОДЕДОВО ОТКРЫЛСЯ ПУНКТ ВАКЦИНАЦИИ ОТ КОРОНАВИРУСА.....	52

## ПУБЛИКАЦИИ

### **ТАСС; 2021.02.10; ОКОЛО 140 МЛН РУБ. ДОПОЛНИТЕЛЬНО НАПРАВЯТ НА ДОРОЖНЫЕ РАБОТЫ В КУРСКОЙ ОБЛАСТИ В 2021 ГОДУ**

Около 140 млн руб. из федерального бюджета направят дополнительно на реконструкцию улицы в Курске в 2021 году. Ремонт повысит пропускную способность магистрали и транспортную доступность одного из густонаселенных районов города, сообщил в среду во «ВКонтакте» глава региона Роман Старовойт по итогам рабочей встречи с **министром транспорта РФ Виталием Савельевым**.

«Сегодня встретился в Москве с главой **Минтранса России Виталием Савельевым**. Мы договорились о выделении средств федерального бюджета на важные инфраструктурные проекты в нашем регионе. Нам должны направить 139 млн рублей», – написал Старовойт. Дополнительные средства направят на реконструкцию улицы в Курске, что позволит, как отметил Старовойт, завершить необходимые работы в 2021 году, повысить пропускную способность магистрали, обеспечить транспортную доступность густонаселенного района города. Ранее в администрации региона отмечали, что в 2021 году на ремонт дорог в регионе планируется направить 1 млрд руб.

«Рассказал о том, как хотим развивать курский аэропорт. Договорились, что в план развития магистральной инфраструктуры включают реконструкцию существующей взлетно-посадочной полосы в период с 2025 до 2030 гг.», – добавил Старовойт.

### **ГТРК КУРСК; 2021.02.10; В КУРСКОЙ ОБЛАСТИ ПЛАНИРУЮТ ОБНОВИТЬ 93 ЕДИНИЦЫ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА**

Роман Старовойт поделился, что регион планирует направить в **Минтранс** заявку на поставку 55 новых автобусов, 22 троллейбусов и 16 трамваев.

На своей личной странице губернатор Курской области рассказал, что сегодня встретился с **Виталием Савельевым**, главой **Минтранса РФ**.

Также Роман Старовойт отметил, что благодаря **нацпроекту БКАД** подвижной состав сможем обновить с 60% скидкой на лизинг. Глава региона поделился, что с **Виталием Савельевым** обсудили развитие курского аэропорта.

«Договорились, что в **план развития магистральной инфраструктуры** включают реконструкцию существующей взлетно-посадочной полосы – в период с 2025 до 2030 года. После этого воздушная гавань сможет принимать самолеты средней и большой вместимости, что существенно расширит географию полетов и увеличит пассажиропоток», – подчеркнул Роман Старовойт.

<https://gtrkkursk.ru/news/10036-kurskoy-oblasti-planiruyut-obnovit-93-edinicy-obshchestvennogo-transporta>

### **КУРСК ТВ; 2021.02.10; В КУРСК ПЛАНИРУЮТ ПОСТАВИТЬ НОВЫЕ АВТОБУСЫ, ТРОЛЛЕЙБУСЫ И ТРАМВАИ**

Глава Курской области Роман Старовойт на встрече с главой **Минтранса России Виталием Савельевым** в Москве обсудил вопрос обновления общественного транспорта. «Направим в **Минтранс** заявку на поставку 55 новых автобусов, 22 троллейбусов и 16 трамваев. Благодаря **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** подвижной состав сможем обновить с 60-процентной скидкой на лизинг», – рассказал губернатор на своей странице в социальной сети.

В предлагаемой в Курске двухуровневой системе общественного транспорта сегодня существует 9 вариантов развития для трамвайной сети: от полного обновления до ликвидации. Одним из приоритетных проектов называют сохранение и развитие одного трамвайного маршрута №1, от АПЗ через ЖД вокзал к хлебозаводу. Решение губернатора о новых вагонах трамваев показывает, что один из самых экологичных видов транспорта все же имеет шанс «остаться в живых» в каменных джунглях Курска.

<https://kursktv.ru/38108>

На ту же тему:

- [Russia24.pro, Москва, 10 февраля 2021, В Курск планируют поставить новые автобусы, троллейбусы и трамваи](#)
- [Moscow.media, Москва, 10 февраля 2021, В Курск планируют поставить новые автобусы, троллейбусы и трамваи](#)
- [News-Life \(news-life.pro\), Москва, 10 февраля 2021, В Курск планируют поставить новые автобусы, троллейбусы и трамваи](#)
- [Лента новостей Курска \(kursk-news.net\), Курск, 10 февраля 2021, Курск подаст заявку в Минтранс на поставку 55 новых автобусов, 22 троллейбусов и 16 трамваев](#)
- [Курские известия \(kursk-izvestia.ru\), Курск, 10 февраля 2021, Курск подаст заявку в Минтранс на поставку 55 новых автобусов, 22 троллейбусов и 16 трамваев](#)

### **ВОЛЖСКАЯ КОММУНА; 2021.02.10; ВЛОЖАТ ДЕНЬГИ В ДОРОГИ; РЕГИОН ПОЛУЧИТ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ**

Дополнительные деньги на ремонт и реконструкцию дорог Самарская область получит уже в этом году. Соответствующие договоренности достигнуты губернатором Дмитрием Азаровым в федеральном центре и подтверждены на встрече с министром транспорта РФ **Виталием Савельевым**.

#### **НА ГОД РАНЬШЕ СРОКА**

В прошлом году Самарская область заняла второе место в России по реализации нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Всего в губернии было отремонтировано более 300 километров дорог – это участки региональных трасс, а также улицы городов и сел. Несмотря на пандемию, дорожники не только не сбавили темпы, но и перевыполнили планы. В нормативное состояние приведено 34,92% улично-дорожной сети региона, что значительно выше заданных показателей. Количество мест концентрации ДТП по сравнению с данными 2017 года сокращено вдвое.

– Благодарю министерство транспорта. По ряду проектов мы смогли выполнить работы на год раньше намеченного срока. Это стало возможным благодаря поддержке, которую оказывает Правительство страны и профильное министерство, – подчеркнул Дмитрий Азаров.

Параллельно с дорожным строительством идет обновление парка общественного транспорта. В ноябре прошлого года пассажирское автотранспортное предприятие №3 Тольятти получило 50 экологичных автобусов на газомоторном топливе. Машины закупили в лизинг на средства федерального, областного и городского бюджетов.

– Тема экологии для жителей Тольятти является особой. Горожане поддержали инициативу о передаче автобусов на газомоторном топливе. Благодарю за такую возможность, – обратился губернатор к **Виталию Савельеву**.

#### **НЕ СБАВЛЯТЬ ТЕМП**

У региона серьезные планы на текущий год.

– Очень важно, что в этой непростой ситуации мы сохраняем темпы. В 2021 году предполагаем ввести в эксплуатацию после ремонта и реконструкции 304 километра дорог. Рассчитываем, что нам удастся сделать чуть больше, чем запланировали, – добавил

губернатор. Эффективная работа позволяет рассчитывать на увеличение финансирования. Уже достигнуты договоренности о выделении Самарской области дополнительных средств из федерального бюджета на дорожное хозяйство.

– Сейчас рано говорить о суммах, но итоги, которые мы подвели на встрече с министром, ярко это обосновывают. Мы рассказали о наших планах на текущий год и рассчитываем, что уже в ближайшие недели дополнительные средства региону будут зафиксированы в федеральном бюджете. Тогда мы сможем, как и в прошлом году, опережающими темпами приводить в порядок дороги и строить новые, – подчеркнул губернатор.

### ОПОРНЫЙ РЕГИОН

Будет продолжена реализация крупных инфраструктурных объектов. В Самаре в ближайшее время начнется строительство новой развязки на перекрестке улиц Ново-Садовой и Советской Армии. Первым делом подрядчик обустроит дублеры магистралей. Также планируют завершить подготовительные работы по строительству участка улицы XXII Партсъезда – «пробить» ее от Ново-Садовой до Московского шоссе.

Продолжится реконструкция моста через реку Сок, строительство второго этапа Самарского моста, который расположен в створе улицы Фрунзе в областном центре, дороги «Тольятти – Ягодное». В центре внимания областных и федеральных властей ключевой стратегический проект региона – строительство обхода Тольятти и моста через Волгу в районе Климовки. Он станет частью международного транспортного коридора «Европа – Западный Китай». Сейчас это самый масштабный инфраструктурный проект в стране, основанный на принципах государственно-частного партнерства.

– Это флагманский для нашего региона проект. Мы понимаем, какой колоссальный эффект будет иметь прохождение трассы через Самарскую область, какой импульс развитию экономики, социальной сфере он придаст. Поэтому ему уделяется самое пристальное внимание, – подчеркнул губернатор.

Кроме того, стороны обсудили и другие ключевые для региона проекты. Например, строительство магистрали «Центральная».

– Сама возможность реализации таких глобальных инфраструктурных проектов стала возможной благодаря нацпроектам, комплексному плану, инициативам Президента Владимира Владимировича Путина. Мы вместе с Правительством России, министерством транспорта загодя отработали все проекты, обосновали их, и выполняем поставленные задачи в срок. Сегодня можно с уверенностью сказать, что на Самарскую область в министерстве транспорта рассчитывают как на опорный регион страны. Мы не первый год находимся в лидирующей группе по исполнению нацпроекта, всех совместно намеченных планов, – резюмировал Дмитрий Азаров.

### Обезопасить М-5

Губернатор и министр также обсудили, какие дополнительные меры безопасности необходимо принять на участке федеральной трассы М-5 в Сызранском районе.

Тот самый, где 29 января произошла крупная авария. В ДТП погибли 12 жителей Самарской и Ульяновской областей, некоторые пострадавшие еще находятся в больницах. Дмитрий Азаров выезжал на место аварии, посещал пострадавших в больнице. Благодаря его личному участию удалось привлечь лучших специалистов страны для консультации пострадавшего в аварии ребенка.

Губернатор отметил, что участок дороги, на котором случилась страшная авария, находится в нормативном состоянии.

– Но случившееся заставляет нас задуматься о дополнительных мерах безопасности, чтобы такие трагедии больше не происходили, – подчеркнул Азаров. Он представил конкретные предложения региона по этому вопросу. **Виталий Савельев** дал поручение проработать их.

Губернатор подчеркнул, что в этом вопросе между двумя регионами – Самарской и Ульяновской областями – наблюдается полное взаимопонимание. Аналогичное обращение в адрес министра будет направлено и от губернатора Сергея Морозова.

– Но уже на сегодняшней нашей встрече есть предварительная договоренность о выявлении – в прямом и переносном смысле – «узких» мест. Благодарен **Виталию Геннадьевичу Савельеву** за внимание к этому вопросу, – резюмировал губернатор.

### **РИА НОВОСТИ; 2021.02.10; В МИД РФ РАССКАЗАЛИ, КАКИЕ ВЫВОДЫ БЫЛИ СДЕЛАНЫ ИЗ ВЫВОЗНОЙ КАМПАНИИ 2020 ГОДА**

Замглавы МИД РФ Олег Сыромолотов в День дипломата рассказал в интервью РИА Новости, с какими трудностями пришлось столкнуться и какие выводы сделать из крупномасштабной кампании по вывозу россиян из-за рубежа в условиях пандемии.

По мнению высокопоставленного дипломата, невзирая на все сложности организационного процесса и работы на местах в условиях чрезвычайной ситуации, сотрудники ведомства справились с поставленными задачами. При этом не удалось и избежать ошибок, в первую очередь, связанных с межведомственным взаимодействием, между МИДом, Минцифры России и Минтрансом России.

Он также отметил, что «тема вывоза, вернее сказать возвращения на Родину, россиян в период пандемии до сих пор еще окончательно не закрыта, и все участники этих «антикоронавирусных» мероприятий так или иначе продолжают ею заниматься».

#### **ЧРЕЗВЫЧАЙНАЯ СИТУАЦИЯ**

Комментируя события весны-лета прошлого года, замглавы российского МИД отметил, что «приостановка международного транспортного сообщения даже с одной страной - событие вообще чрезвычайное», а в данном случае произошло одностороннее закрытие границ во многих государствах, «чего не бывало со времен окончания Второй мировой войны».

«По разным оценкам, от 400 до 500 тысяч наших граждан вдруг оказались в ситуации более чем чрезвычайной», - сказал он.

При этом, по словам Сыромолотова, «МИД еще в конце 2019 года начал внимательно отслеживать нагнетающуюся обстановку в проекции динамики распространения случаев нового заболевания и в феврале-начале марта».

«Постепенно становилось очевидно, что масштабность грядущей эпидемиологической угрозы потребует ее контроля на въезде в Россию, как минимум с санитарной точки зрения, с участием многих федеральных органов исполнительной власти, степень готовности всех ведомств к такого рода задаче была достаточно высока, это достоверно», - сказал замминистра.

Вместе с тем, он признал, что «обвального закрытия границ никто не ожидал, тем более без заблаговременного уведомления от наших зарубежных коллег».

«Тем не менее, когда это все-таки случилось, паники не было ни у нас, ни в других министерствах - можно сказать об этом с уверенностью. Сразу же обрисовался примерный круг проблем и задач, началась подготовка к мобилизации сил и средств», - пояснил он.

Роль МИД в общегосударственной вывозной кампании была формализована 18 марта 2020 года, после чего был создан координационный штаб по вывозу. Возглавивший в тот момент штаб замглавы Сыромолотов пояснил, что «основной нашей заботой была не столько межведомственная координация вывозных мероприятий, принципиальные наработки и опыт в проведении которых у МИДа имеются, сколько обеспечение логистики на местах, получение разрешений на пролет и посадку спецбортов на территории иностранных государств, а главное - скорейший сбор данных обо всех застрявших за рубежом россиянах».

#### **КОЛИЧЕСТВО РОССИЯН ЗАРУБЕЖОМ**

Замминистра отметил, что на момент закрытия границ сведений по точному количеству россиян за рубежом у МИД РФ не было.

«Все цифры, включая данные Ростуризма, можно было рассматривать только условно, да и то в категории «организованный туризм», под определение которого никак не попадали поездки по делам, к родственникам, на лечение», - пояснил он.

Он указал, что «МИД не осуществляет контроль за перемещениями граждан за рубежом и не следит за их выездом за пределы России».

«Постановка на консульский учет по прибытии в страну у нас также добровольная, но никак не ограничительная или обязательная мера», - добавил высокопоставленный дипломат.

Он рассказал, что «с 27 марта - даты закрытия неба - по 1 апреля 2020 года удалось полностью идентифицировать и уведомить о предстоящем вывозе в Россию только около 70 тысяч человек, в основном тех, кто регистрировался на МИДовских электронных ресурсах, вставал на временный учет в консульских учреждениях, словом тех, с кем была хоть какая-то связь».

При этом многие туристы находились в таких точках, где не всегда есть мобильная связь и электричество. По словам замглавы МИД РФ выйти из ситуации помогли в Минцифры, тогда еще Минкомсвязь России. Он рассказал, что «небывалый объем персональных данных мы собрали действительно очень оперативно, а массив этот действительно был огромный».

«Судите сами: с учетом времени года (начало весны) россияне массово отдыхали на курортах Южной и Юго-Восточной Азии», - заметил он.

«Только в Таиланде было более 60 тысяч человек, в Индии - 40 тысяч человек, во Вьетнаме - 30 тысяч человек, в странах Персидского залива - более 25 тысяч человек, Индонезии - 15 тысяч человек и т.д. Заметьте, мы уже не говорим о странах СНГ, США и ряде европейских государств, где традиционно проживают десятки тысяч наших соотечественников», - добавил замглавы МИД России.

Он заметил, что российская сторона вывозила всех желающих - «всех формально изъявивших желание, то есть заполнивших электронную форму на портале ЕПГУ, чьи заявления на вывоз отвечали критериям, установленным правительством Российской Федерации и оперативным штабом по предупреждению завоза новой коронавирусной инфекции на территорию нашей страны».

«В этом вопросе все задействованные ведомства строго соблюдали установленные правила, исключений не допускалось», - добавил Сыромолотов.

Отвечая на вопрос о числе вывезенных россиян, он отметил, что «если быть точным, то это 313 тысяч человек возвратившихся и более 550 вывозных авиарейсов из 138 стран мира».

Замминистра также привел данные, согласно которым, «вывоз продолжался вплоть до конца сентября прошлого года и в динамике выглядел так - пик возвращения - май, вернулись более 100 тысяч человек; апрель и июль - свыше 50 тысяч человек, а в сентябре уже спад - около 25 тысяч человек».

### СУДЬБА ПЕРСОНАЛЬНЫХ ДАННЫХ

Говоря о том, как проверялись заявления на возвращение и какова судьба персональных данных, замглавы МИД РФ рассказал, что «Минцифры России передавало полученные из заявлений с портала ЕПГУ сведения нам, в МВД России и в Минтранс России».

«Коллеги в свою очередь проверяли достоверность паспортов и наличие авиабилетов на возвращение, после чего на основании полученных данных совместно с Минцифры России формировали вывозные списки», - указал он.

По словам замглавы МИД РФ, «делалось это, естественно, при участии посольств и консульств, которые на местах решали все проблемные вопросы».



На вопрос об обработке и хранении персональных данных граждан, замглавы МИД РФ ответил, что «все требования Федерального закона «О персональных данных» от 27.07.2006 № 152-ФЗ нами соблюдаются неукоснительно». По его словам, «дело даже не в особом с пандемией случае, «персоналка» - слишком серьезный груз, чтобы находясь с ним наедине, можно было позволить себе какие-то вольности, даже под предлогом чрезвычайных обстоятельств».

«Используется, хранится и уничтожается как положено. А те, кому по долгу службы положено за этими процессами следить в нашем ведомстве, свое дело знают», - добавил он.

### РАБОТА ТРАНСПОРТНИКОВ

Замглавы МИД РФ подтвердил, что авиаперевозчики сработали в этой ситуации хорошо.

«Вообще надо отметить слаженную работу транспортников и Росавиации в очень сложных организационно-технических условиях», - отметил Сыромолотов.

По его словам, «списки пассажиров непрерывно корректировались и дополнялись, полетные коридоры давались в последний момент».

«Каких-то определенных моделей работы с подобными ситуациями раньше не разрабатывалось, а бюрократия во всех странах одинаковая, эпидемиологическая угроза даже лояльных раньше иностранных партнеров превращала в «стойких оловянных солдатиков», - добавил он.

«Практически все вопросы, казавшиеся вначале действительно неразрешимыми, всегда удавалось уладить за счет личного обаяния и дружеских контактов наших послов в странах вывоза», - заметил замглавы МИД России.

### КРИТИКА И ВЫВОДЫ

Отвечая на вопрос о звучащей критике действий властей в этом направлении, он указал, что «конструктивная критика всегда справедлива».

«Ошибки, конечно, были», - добавил замглавы МИД РФ.

В первую очередь, это касается вопроса межведомственного взаимодействия между МИДом, Минцифры России и Минтранс России, уточнил он.

«Не секрет, что электронного обмена данными наладить так и не удалось. Существующие же механизмы передачи сведений устаревшие, громоздкие и трудозатратные», - посоветовал замглавы МИД РФ.

Он заметил в этой связи, что «всеобщая цифровизация до нас пока не дошла».

«Как показала практика, в критических ситуациях многое срабатывало не так, как происходит в обычной штатной схеме информационного обмена ведомств, и нуждается в совершенствовании», - добавил Сыромолотов.

По его словам, «выводы мы, конечно, сделали, но далеко не все здесь зависит от МИД России».

«Залогом успешного противостояния таким масштабным явлениям как пандемия COVID-19 может быть только коллективный труд профильных министерств, результатом которого становятся всеми согласованные и отработанные «на тренажере» единые подходы и алгоритмы работы по предупреждению чрезвычайных ситуаций и ликвидации их последствий, затрагивающие в том числе жизнь и безопасность наших граждан за пределами территории Российской Федерации», - уверен замглавы российского МИД.

«В этих вопросах, лукавить не стану, мы пока не дотягиваем до заданной правительством России планки, да и от зарубежных коллег, немного, но отстаем - и в плане применимости технологий, наличия дорогостоящего оборудования, и в части оперативности нормативного правового регулирования сходных с пандемией ситуаций», - пояснил он.

Замглавы рассказал, что «даже из продвинутой в этом плане Минцифры России мы получали данные о заявившихся на вывоз по старинке - с флеш-накопителем на CD-дисках».

«Представьте на минуточку, в каком режиме работал департамент ситуационно-кризисный центр, если только с ЕПГУ поступило 124 тысячи таких заявлений с

приложением сканов образов документов и билетов на возвращение, которые надо было сравнить с подтвержденными данными из МВД России и Минтранса России. А ведь списки на посадку - вещь штучная, в единственном экземпляре, как говорится», - посетовал он.

Он подчеркнул, что «ошибки тут недопустимы и непростительны, все выверялось до запятой и буквы в документах».

«Вот и приходилось перепроверять с послами по три раза, в том числе вручную», - добавил он.

Замглавы МИД РФ также рассказал, что «наш контактный центр принял только в апреле больше 40 тысяч телефонных заявок на вывоз, и дипломаты министерства по 30 человек в круглосуточную смену два месяца оказывали психологическую поддержку застрявшим в транспортном коллапсе людям».

«В таком же режиме трудились коллеги в Минцифры России, МВД России, Минтрансе России, Росавиации, ведь задача вывоза была общегосударственной», - заметил он, добавив, что «после еще сверялись все списки пассажиров для подтверждения бюджетных субсидий перевозчикам».

«Кстати об этом почему-то не принято говорить, но ведь Россия была одной из немногих стран, полностью оплатившей вывоз своих граждан с чужой территории и сохранившей для них принцип безвозмездности перевозки по возвращению. В большинстве государств вывозили в долг или по страховке», - указал он.

Подводя итог, Сыромолотов отметил, что, по его мнению, в ведомстве с поставленными задачами справились - «и все сотрудники, участвовавшие в этой работе, а это были не только работники ДСКЦ, но и сотрудники других подразделений министерства - департамента управления делами, НИЦИ при МИД России, дипломаты из территориальных департаментов и главное - наши универсальные, привычные ко всему заграничные работники посольств, постоянных представительств и генеральных консульств».

«Те, кто возил, поил, кормил, обогревал, собирал по всем закоулкам своих стран пребывания наших застрявших граждан, сажал их в самолет. Все они в этой нервной обстановке постоянного цейтнота работали и спасателями, и медиками, и психологами. Их труд заслуживает самой высокой оценки», - добавил он.

Высокопоставленный дипломат указал на то, что «никого произошедшее врасплох не застало, все были на местах»

«А сейчас важно выполнить работу над ошибками, укрепить формат межведомственных процедур и быть в режиме постоянной готовности к любым вызовам на территории иностранных государств, которых, уверен, будет еще немало», - заключил замглавы МИД России.

<https://ria.ru/20210210/vyvoz-1596898902.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; НАТАЛИЯ ЯЧМЕННИКОВА; 2021.02.11; ПОЛЕТ В ПАНДЕМИЮ; УМНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ПОМОГУТ СНИЗИТЬ РИСКИ ДЛЯ АВИАПАССАЖИРОВ**

По официальным данным, число заболевших коронавирусом в мире перевалило за 100 млн человек. Чтобы защитить себя от мутаций заразы, многие страны все последнее время продолжали закручивать гайки: от введения более жестких ограничений на полеты до «герметичного» закрытия неба.

Пандемия коронавируса оказала катастрофическое влияние на авиационную отрасль, тысячи самолетов по всему миру не летают. Банкротятся авиакомпании, сокращаются авиаспециалисты. Так, появилась информация: многие пилоты в благополучной всегда европейской стране вынуждены искать другие варианты занятости вплоть до переквалификации в... машинистов поездов.

Какие перспективы? Прогноз экспертов: в 2021 году облегчения для авиаотрасли и туризма особо ждать не приходится. Как считают аналитики, объемы пассажирских перевозок вернутся к доковидному уровню не ранее чем через два года. При этом специалисты делают ставку на умные технологии и инновации, которые помогут справиться с вызовами пандемии, а также максимально снизить риски для авиапассажира.

– Мы видим, что все российские авиакомпании продолжают работать, – говорит вице-президент SITA (мирового поставщика IT-технологий в авиаотрасли) в России и СНГ Дмитрий Краснов. – Это во многом благодаря тому, что у нас есть большой внутренний рынок воздушных перевозок, которого либо нет, либо который очень узок для тех же европейских перевозчиков. Ведущие западные авиакомпании тоже работают, хотя и с большими потерями. Сейчас под процедурой банкротства находятся небольшие перевозчики в Италии. В Южной Америке крупные авиакомпании если не в состоянии банкротства, то по крайней мере в состоянии защиты от него.

Понятно, что очень многое зависит от того, как будет идти вакцинация, насколько правительства разных стран будут координировать свои действия. Легкой жизни ни для авиакомпаний, ни для аэропортов пока никто не ожидает. Потому что даже при наличии пассажиропотока потребуется время, чтобы вынужденно ставшие на тормоз авиакомпании смогли этому соответствовать. Как ни крути, реальность такова: вирус диктует самые жесткие требования к организации безопасных полетов.

– Нашей задачей является не только минимизация рисков, но еще и возврат доверия пассажиров к отрасли, – говорит Дмитрий Краснов. – На какие технологические вещи можно рассчитывать? Где-то это может быть мониторинг социальной дистанции. Однако самые важные – биометрические инструменты и мобильные приложения, которые позволят в меньшей степени прикасаться к оборудованию, помогут уменьшить очереди на стойках регистрации, на сдаче багажа.

С этим согласен исполнительный директор Агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев. По его словам, пандемия обозначила несколько принципиально важных вопросов. Возрастает значение технологических решений, связанных с self-travel (самостоятельным выполнением пассажирами большинства процедур и операций). Коммуникация со своим смартфоном и в бесконтактном формате с информационными стойками, а не с живыми людьми позволит потребителю лично управлять своим путешествием и минимизировать коммуникацию с персоналом аэропорта. А значит, снизить риск заражения.

Причем биометрические системы, доступные уже сейчас (например, сканирование отпечатков пальцев и радужки глаз), должны уступить место производственным, точным и надежным решениям, которые позволили бы использовать уникальные черты лица для достоверного распознавания личности.

Разработчикам таких решений предстоит решить сложную задачу: с одной стороны, система должна считывать данные бесконтактно, а с другой – распознавать лица даже в защитных масках и респираторах.

Надо сказать, что внедрение биометрических технологий как таковых очень заметно ускорилось из-за пандемии. Все больше аэропортов оборудуют бесконтактными шлюзами, которые открываются с помощью смартфона и биометрических систем распознавания лица по радужной оболочке глаза. Скажем, в международном аэропорту Дубая перевозчик создал непрерывную «биометрическую дорожку», которая позволяет путешественникам регистрироваться на рейс, выполнять иммиграционные формальности, заходить в зал ожидания и подниматься на борт самолета, просто следуя по маршруту в аэропорту.

А в международном аэропорту Пекина действует уже 600 терминалов с биометрическим контролем. Такое техническое решение сокращает очереди и помогает поддерживать

социальную дистанцию. Такую же технологию используют в крупных аэропортах Катара и Куала-Лумпура.

В чем суть биометрической системы? При регистрации пассажир сканирует свой паспорт и делает свою фотографию у специального биометрического киоска. Так что система сравнивает сразу три снимка: два из биометрического паспорта и лицо «в натуре». После того как пассажир либо сканирует, либо распечатывает на этом устройстве свой посадочный талон, ему нет необходимости дальше предъявлять ни паспорт, ни талон. Если на посадку пришел не тот пассажир, или он пришел не на свой рейс, камера сразу опознает.

Получается схема: ваше лицо – ваш посадочный талон.

– Это идеальный метод прохождения всех формальностей в аэропорту. Первый пилотный проект такой биометрической системы идентификации пассажиров в России мы начнем в аэропорту Домодедово. Почему именно здесь? Потому что все системы турникетов, все системы управления пассажиропотоком там уже установлены, – говорит Дмитрий Краснов. – Надо лишь поставить биометрические камеры и начать процесс тестирования.

Кроме того, Домодедово стал первым аэропортом в России, внедрившим в 2018 году инновационную систему управления пассажиропотоком от SITA, использующую умные валидаторы и автоматизированные турникеты, обеспечивающие безопасность в пропускных зонах. Так, всего за месяц проведения чемпионата мира по футболу ее преимущество – быстрое прохождение предполетного контроля – оценили 1,2 млн человек. Всего в терминалах 1 и 2 Домодедово было установлено более 150 автоматических турникетов.

Но, оказывается, даже к такой инновационной технологии есть вопросы. Один из них – как правило, отсутствие биометрических внутренних паспортов у россиян.

– Все технологии разработаны, действуют. Наше мнение, что эта система должна быть реализована еще вчера. По крайней мере, на этапе прилета в Россию. Почему? Потому что гражданин РФ имеет право в любом случае попасть на территорию Российской Федерации, – замечает эксперт.

Кстати, сейчас в каких-то аэропортах мира требуют справку об отсутствии ковида у авиапассажиров, в каких-то – нет. Обсуждается возможность внедрения электронных медицинских справок с отметками о прививках и в аэропортах России.

– Систему, которую предлагаем мы, а она работает уже в целом ряде европейских государств, – предварительная информация о полученной справке. В виде QR-кода или верифицирующего номера она вносится при бронировании билета или уже регистрации авиапассажира, – говорит вице-президент SITA. – То есть когда пассажир прилетает в другой город или в другую страну, там уже имеется вся необходимая информация о состоянии здоровья человека. Все данные.

На повестке дня стоит создание признаваемого всем мировым сообществом паспорта путешественника, или паспорта здоровья. Конечно, определить перечень данных, которые будут указаны в этом «паспорте», и методы тестирования должны правительства. Но, когда требования будут сформированы, необходимо будет создать глобальную информационную платформу, которая позволит эти данные собирать, хранить и систематизировать с учетом жестких ограничений по защите персональных данных. Это уже задача IT-компаний, – убежден Олег Пантелеев.

Как ни парадоксально, пока не существует каких-то единых стандартов для аэропортов, отмечают аналитики. Хотя всем понятно, что без них мировой авиаотрасли сложнее преодолеть самый тяжелый кризис за всю ее историю. Эти стандарты не должны мешать ни аэропортам, ни авиакомпаниям, не должны приводить к излишним затратам с их стороны. И, конечно, прежде всего они должны быть удобны пассажирам.

Как подчеркивает Дмитрий Краснов, сейчас в разработке огромное количество технологий, которые включают в себя и машиноведение, и машинообучение, и

возможность отслеживать в реальном времени перемещение пассажиров, соблюдение социальной дистанции. Но на данном этапе для того, чтобы снизить риск, вернуть отрасль в нормальное русло, достаточно нормально использовать то, что уже есть. Это биометрия, использование мобильных технологий, предварительная информация о пассажирах как медицинского характера, так и общего.

И кроме этого, все равно придется бороться за доверие пассажиров к отрасли. Чтобы люди не боялись летать.

Мнение

Роман Гусаров, директор AviaStat.Ru:

– Даже если человечеству удастся победить пандемию в 2021 году, мир уже не будет прежним. В новых реалиях помимо удобства и снижения себестоимости одним из главных требований станет обеспечение санитарной безопасности. Очевидно, приоритет будет отдаваться автоматизированным технологиям, которые существуют уже сегодня: саморегистрации, безбарьерному передвижению по территории аэропорта и даже бесконтактному прохождению пограничного контроля. Также возможно появление и новых систем, исключая лишние контакты человека с человеком и позволяющих пассажиру чувствовать себя безопаснее.

Потребность в этих технологиях, в их приобретении и имплементации в бизнес-модель растет у аэропортов с каждым днем. Все прекрасно понимают, что за ними будущее, и это будущее быстро приближается.

<https://rg.ru/2021/02/10/umnye-tehnologii-pomogut-snizit-riski-zarazheniia-kovidom-dlia-aviapassazhirov.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; АРКАДИЙ ГОВОРОВ; 2021.02.10; РОССИЯ НАЧНЕТ ТРАНЗИТ НЕФТЕПРОДУКТОВ ИЗ БЕЛАРУСИ УЖЕ В МАРТЕ; БЕНЗИН НАШЕЛ ВЫХОД К МОРЮ**

Уже в марте этого года Россия готова начать транзит белорусских нефтепродуктов через балтийские порты Усть-Луга и Санкт-Петербург. С 2021 по 2023 год они готовы принять до 9,8 млн тонн белорусских нефтепродуктов, в 2021-м – 3,5 млн, в 2022-м – 3,2 млн и в 2023-м – 3,1 млн тонн. Проект соглашения об этом подготовлен Минтрансом, согласован с другими ведомствами и предварительно проработан со стороны Беларуси.

В республике работают два крупных нефтеперерабатывающих завода (НПЗ) Мозырский и Новополоцкий. Ежегодно страна экспортирует около 11 млн тонн нефтепродуктов – бензина, дизельного топлива, газойля, масел и мазута. Половина объемов уходит в соседние страны железной дорогой или автомобильным транспортом, а половина направляется на экспорт через порты стран Балтии – Литву и Латвию. Крупнейшие покупатели белорусских нефтепродуктов – Великобритания и Нидерланды. При этом поставки осуществляются также в страны Азии, Африки, Латинской и Северной Америки. С марта этого года на российские порты может прийти более половины морского экспорта нефтепродуктов из Беларуси.

Возможность перенаправить белорусский экспорт через Усть-Лугу и Санкт-Петербург обсуждалась еще несколько лет назад, но только сейчас страны вплотную подошли к подписанию соглашения. Основные затруднения были связаны с экономической целесообразностью перемены маршрута для белорусской стороны. Расстояние до Риги или Клайпеды меньше, чем до Санкт-Петербурга или Усть-Луги, соответственно, ниже транспортные затраты. Проблема была решена после того, как РЖД предоставили 50% скидку до 2025 года к тарифам на перевозки белорусских нефтепродуктов в направлении портов Ленинградской области.

Ускорить процесс помогло также то, что страны Балтии отказались покупать электроэнергию с запущенной в этом году Белорусской АЭС, считает к.п.н., зав. сектором Центра постсоветских исследований ИМЭМО им. Е.М. Примакова РАН Елена Кузьмина.

По ее мнению, о близости подписания соглашения говорит тот факт, что компании Беларуси и Литвы не заключили нового многолетнего или даже годового контракта по транзиту взамен закончившегося в декабре прошлого года. Сейчас они возят свою продукцию по литовским железным дорогам до порта Клайпеды по разовым контрактам, уточнила Кузьмина.

<https://rg.ru/2021/02/10/rossiia-nachnet-tranzit-nefteproduktov-iz-belarusi-uzhe-v-marte.html>

### **ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2021.02.11; «ПОБЕДА» ЗА ГОРАМИ: ЛОУКОСТЕР ПЕРЕСТАНЕТ ЛЕТАТЬ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; ПЕРЕВОЗЧИК ЛИШИТСЯ КОНКУРЕНТНЫХ ПРЕИМУЩЕСТВ ИЗ-ЗА ВВЕДЕНИЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО СУБСИДИРОВАНИЯ ПЕРЕЛЕТОВ**

Лоукостер «Победа» перестанет летать на Дальний Восток, рассказали «Известиям» источники в авиакомпании и другом крупном перевозчике. После того как государство выделит дополнительные 5 млрд рублей субсидий на полеты из ДФО для любых категорий граждан, условия для «Победы» станут неконкурентными. Согласно новым правилам, дотацию на этом направлении сможет получить только одна авиакомпания. Рейсы из Москвы в Улан-Удэ продолжит осуществлять S7 Airlines, которая и получит субсидии. **В Минтрансе «Известиям» сказали, что «Победа» не направляла заявку на субсидии.** Лоукостер уже остановил продажу авиабилетов на полеты в Бурятию на даты в конце марта и позже, следует из данных с сайта бронирования перевозчика. Эксперты не исключили риск дефицита провозных емкостей на маршруте и снижения доступности авиаперевозок в Бурятию для жителей других регионов.

Выйти вон

Лоукостер «Победа» (входит в группу «Аэрофлот») прекратит полеты в Дальневосточный федеральный округ (ДФО) после выделения 5 млрд рублей на субсидирование авиаперевозок дальневосточников всех категорий. Об этом «Известиям» рассказали источники в лоукостере и другой крупной авиакомпании. «Победа» приостановила продажу билетов из Москвы в столицу Бурятии Улан-Удэ на даты в конце марта и позже, следует из системы бронирования авиакомпании.

В конце января правительство опубликовало правила распределения 5 млрд рублей субсидий, выделенных авиакомпаниям для перевозки жителей Дальнего Востока по доступным ценам (ранее такими билетами могли воспользоваться только пассажиры льготных категорий). При субсидировании пассажир оплачивает до половины стоимости авиабилета, а остальную часть авиакомпании компенсирует государство. Согласно правилам, получателем субсидий на каждом из 21 утвержденного маршрута в ДФО из Москвы и Санкт-Петербурга мог стать только один авиаперевозчик, имеющий во флоте наибольшее число Superjet 100 и планирующий обеспечить наибольшее количество прямых рейсов на маршруте. 4 февраля **Минтранс** распределил 5 млрд рублей только по 12 маршрутам между шестью перевозчиками. Почти 70% выделенного объема дотаций получит «Аэрофлот». Еще пять перевозчиков – «Уральские авиалинии», «Алроса», S7, «Якутия» и Utair – получают от 70 до 900 млн рублей каждая, писали СМИ.

Источник «Известий» в «Победе» сообщил, что отказ от полетов в ДФО связан с выделением субсидий на маршруте только одному перевозчику. По его словам, нецелесообразно выполнять рейсы в Улан-Удэ, когда на этом маршруте летают всего две авиакомпании («Победа» и S7), одной из которых будут субсидировать перевозку – 9,2 тыс. рублей за каждого пассажира (независимо от цены, по которой реализуется авиабилет, перевозчик всё равно получает эту сумму), а другой – нет. При этом «Победа» не подавала заявку на получение дотаций на этом маршруте, сообщил «Известиям» представитель **Минтранса**, уточнив, что **их направили только S7 Airlines и «Нордавиа» (бренд Smartavia, на зимний сезон приостановила выполнение рейсов в Бурятию).**

У авиакомпаний нет обязательств выполнять рейсы по конкретным маршрутам, отметил «Известиям» представитель Федеральной антимонопольной службы (ФАС). В соответствии с законодательством перевозчики формируют расписание на основании анализа спроса на воздушные перевозки, информации о режиме работы аэропорта, а также нормативах технической возможности объектов инфраструктуры аэропорта, сказали в службе. При выявлении нарушений антимонопольного законодательства ФАС примет соответствующие меры, добавили там.

Найти повод

В начале февраля на совещании рабочей группы при Госсовете представитель «Победы» выступил против правила одного перевозчика на маршруте при распределении 5 млрд рублей, выделенных на субсидирование авиаперевозок из ДФО по постановлению правительства №215, сообщил источник «Известий» в крупной авиакомпании. По его словам, представитель «Победы» на совещании заявил, что, если такое правило будет принято, лоукостеру придется уйти из Улан-Удэ. В «Победе» от комментариев отказались и не уточнили, чем мотивировано недовольство правилами распределения субсидий, если компания и не претендовала на них. Источник «Известий» в «Победе» сказал, что перевозчик с самого начала своей деятельности сторонился субсидий – у лоукостера нет команды, которая бы занималась их получением.

В Улан-Удэ низкобюджетная авиакомпания начала выполнять рейсы в 2017 году – это единственный город в ДФО, куда летает «Победа». Маршрут в Бурятию – один из наименее доходных у авиакомпании, рассказал источник «Известий» в перевозчике. По его словам, лоукостер летает туда, осознавая свою социальную ответственность. Однако этот маршрут включен в перечень субсидируемых по постановлению правительства №215, устанавливающему правила распределения дотаций авиакомпаниям за перевозку пассажиров льготных категорий в ДФО, Калининград и Крым.

Получателем этих субсидий на направлении Москва – Улан-Удэ как в предыдущие годы, так и в 2021-м выступает S7 Airlines, рассказал «Известиям» ее представитель. Но несмотря на наличие дотаций на маршруте все эти годы, «Победа» навязывала конкуренцию S7, потому что для лоукостера пассажиры льготных категорий не являются основными потребителями, объяснил источник «Известий» в «Победе». По его словам, основной сегмент лоукостера – люди старше 23 лет и младше пенсионного возраста, не подпадающие под условия получения льготных билетов. Но после того как объем субсидий увеличили и решили распространить их на все категории граждан, доступность перевозок теперь будет обеспечиваться за счет государства, отметил собеседник.

Уход «Победы» может привести к дефициту провозных емкостей на маршруте из Москвы в Бурятию в пик сезона, увеличению стоимости авиабилетов на рейсы в Улан-Удэ для жителей других регионов и, соответственно, снижению доступности перелетов в этот регион, считает исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. Увеличением субсидий государство вытеснило самостоятельного игрока с рынка, полагает он. Такая ситуация стимулирует перевозчиков не сокращать издержки, а искать новые субсидии, заключил эксперт.

<https://iz.ru/1123199/maksim-talavrinov/pobeda-za-gorami-loukoster-perestanut-letat-na-dalnii-vostok>

**ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ МИГУНОВ; 2021.02.10; БЕЗ ЛИШНЕГО ПАФОСА: КИПР ВСЛЕД ЗА ГРЕЦИЕЙ ОТКРЫЛ ГРАНИЦЫ РОССИЯНАМ; СПИСОК СТРАН, КУДА ЖИТЕЛИ РОССИИ МОГУТ ЕЗДИТЬ И ЛЕТАТЬ, ДОСТИГ 54 ПОЗИЦИЙ**

Кипр возобновляет оформление туристических виз гражданам России с марта. При этом процесс подачи документов на визу полностью перейдет в онлайн-формат, а заявку нужно будет регистрировать в электронном виде через веб-сайты посольства и консульств. Для въезда гражданам РФ будет нужен отрицательный ПЦР-тест на коронавирус, сертификата

о вакцинации для посещения страны будет мало. Кипр стал 54-й по счету страной, куда россияне могут ездить при выполнении определенных условий. Подробности – в материале «Известий».

При этом о возобновлении полетов пока говорить не приходится. **В «Росавиации» не смогли назвать точные сроки начала продажи билетов (подробнее – в материале «Известий»)**. Решение о возобновлении полетов находится в компетенции оперативного штаба при правительстве РФ.

По словам исполнительного директора АТОР Майи Ломидзе, если поездки на Кипр будут открыты на тех же условиях, как в Турцию или Арабские Эмираты, то спрос у россиян на данное направление будет высоким.

– В марте особого потока туристов не будет, потому что это низкий сезон. Реальный спрос придет начиная с мая. Хотя я не исключаю, что часть туристов, настолько соскучившихся по Средиземноморью, будут готовы поехать с марта. Всё будет зависеть от цен и условий въезда, пребывания, – отметила эксперт.

В списке стран, открывших свои границы для российских путешественников, Кипр стал 54-й страной и четвертой с начала текущего месяца. 1 февраля о допуске россиян заявила Грузия, а с 8 февраля было восстановлено сообщение по воздуху с Грецией и Сингапуром. При этом в подавляющем большинстве государств, открывших границу для россиян, существуют требования по свежим ПЦР-тестам (которые обычно нужно сделать не ранее чем за 72 часа до прилета) для прибывающих. В некоторых странах, впрочем, требуется пройти карантин. Другие – как, например, Финляндия – требуют серьезных оснований для поездки. Список же государств, куда из России можно попасть прямым авиарейсом, и вовсе не велик. В прочих случаях приходится пользоваться пересадками, которые занимают до 12 часов.

Турция

Одна из первых стран, открывших границы для россиян, что неудивительно, учитывая зависимость турецкой экономики от туристов из РФ, ежегодное число которых составляет более 5 млн человек. Ограничения были сняты еще 15 июля 2020 года. Россияне могут находиться на территории Турции без визы в течение двух месяцев. Условием является отрицательный тест на COVID-19. Если же у прибывшего россиянина обнаружится температура выше 38 градусов, то он должен будет пройти еще один тест на месте. Несмотря на раннее снятие запретов, турпоток из России в Турцию в 2020 году резко сократился – средиземноморскую страну посетило только 2,13 млн российских туристов. Стамбульский аэропорт при этом стал главным перевалочным пунктом для россиян, едущих в страны, с которыми прямое сообщение не налажено.

Египет

Ограничения на приезд россиян были сняты 2 сентября 2020 года. Однако поездки в Египет осложняются тем, что на прием рейсов из России работает только один аэропорт – каирский. Как и в случае с Турцией, требуется отрицательный тест на коронавирус, впрочем, детей до шести лет эти требования не касаются. Египетские власти в сложившейся ситуации отменили платную визу для тех, кто приезжает на курорты страны.

Для прибытия в Эмираты нужна справка об отсутствии коронавируса, оформленная не раньше чем за 96 часов. При этом непосредственно в аэропорту Дубая делается повторный тест бесплатно. Этот аэропорт является единственным, принимающим россиян без дополнительных условий. В случае путешествия через Абу-Даби жителям России придется пройти двухнедельный карантин. Границы были открыты 2 сентября 2020 года.

Греция

Греция допустила ограниченный поток россиян – не более 500 человек в неделю. Пока открыты лишь три аэропорта: в Афинах, Салониках и Ираклионе на Крите. По приезде



нужно будет сдать еще один тест на COVID-19, после чего до получения результата находиться на самоизоляции.

Страны ЕАЭС

Казахстан, Белоруссия и Киргизия требуют заполнения анкеты и отрицательного теста на коронавирус. Максимальный срок от получения результатов до прибытия в Казахстане составляет 120 часов, в Белоруссии и Киргизии – 72 часа. При этом в Киргизию выполняется только один авиарейс в неделю. Исключением из общего правила является Армения, где после прилета жители России должны садиться на карантин в ожидании результатов.

Сообщение между Сеулом и Москвой восстановлено 27 сентября 2020 года. По прилете путешественник из России проходит тест на коронавирус, после чего направляется на обязательную двухнедельную обсервацию. В отличие от прошлых лет для россиян, прибывающих в страну, вновь потребуется виза (соглашение о безвизе было расторгнуто в апреле 2020 года).

Помимо указанных стран напрямую россияне могут попасть в Мексику, на Кубу, в Доминиканскую Республику, на Мальдивы, в Сербию, Хорватию и Черногорию. Для всех остальных государств придется воспользоваться пересадками. Кроме того, поездки туда обставлены рядом дополнительных условий. Так, Франция в настоящий момент не выдает шенгенскую визу, а для того чтобы попасть в эту страну, придется ехать через Хорватию.

<https://iz.ru/1123167/dmitrii-migunov/bez-lishnego-pafosa-kipr-vsled-za-gretciei-otkryl-granitcy-rossiianam>

**ИЗВЕСТИЯ; ЭЛЬНАР БАЙНАЗАРОВ, ПОЛИНА ГУСЕВА; 2021.02.11; ЛАРНАКА, ЗДРАВСТВУЙТЕ: КИПР ВОЗОБНОВИТ ВЫДАЧУ ТУРВИЗ РОССИЯНАМ С 1 МАРТА; РАНЕЕ В СТРАНУ МОГЛИ ПОПАСТЬ ТОЛЬКО ГРАЖДАНЕ РЕСПУБЛИКИ И ОБЛАДАТЕЛИ ВНЖ**

Кипр возобновит оформление туристических виз гражданам России с марта. Об этом «Известиям» заявили в посольстве страны в Москве. Там уточнили: процесс подачи документов на визу полностью перейдет в онлайн-формат, заявку нужно будет регистрировать в электронном виде через веб-сайты посольства и консульств. По прибытии на Кипр у граждан РФ запросят отрицательный ПЦР-тест на коронавирус. При этом сертификат о вакцинировании его не заменит, нужен будет именно результат теста.

**В Росавиации «Известиям» заявили, что регулярное пассажирское авиасообщение с Кипром по-прежнему не восстановлено.** Представители туротрасли РФ отметили, что после того, как посольство Кипра возобновит выдачу турвиз, спрос на Средиземноморье начнет расти и достигнет пика ближе к маю.

Весенний остров

В середине января замминистра туризма Кипра Саввас Пердиос заявил, что с 1 марта 2021 года Кипр снимет нынешние ограничения на поездки для граждан 56 стран, включая Россию. Проходить 14-дневную самоизоляцию/карантин не придется, уточнили «Известиям» в посольстве Кипра в Москве.

Однако даже после заявления замминистра страна не спешила с выдачей виз – до последнего не было понятно, будет ли Кипр оформлять новые туристические разрешения или пустит в страну только владельцев уже действующих виз.

Вице-президент Ассоциации туроператоров России (АТОР) Дмитрий Горин уточнил «Известиям», что получить кипрские визы на данный момент невозможно, кроме исключительных случаев: медицина, работа, учеба и воссоединение семьи.

Однако в посольстве Кипра «Известиям» заверили, что начнут выдачу туристических виз в ближайшее время.

– После вступления в силу плана действий, объявленного замминистра туризма (то есть уже с марта. – «Известия»), туристические визы будут выдаваться, как и раньше, всем

имеющим на это право гражданам России, – заявили «Известиям» в посольстве островной республики.

Там также подчеркнули, что процесс оформления заявки будет осуществляться в электронном виде через веб-сайты кипрского диппредставительства и консульств. Для всех желающих посетить страну создана электронная платформа *cyprusflightpass*, заполнить заявление на въезд в республику можно будет через нее.

В посольстве Кипра также отметили, что сертификат о вакцинации «никоим образом не может заменить отрицательный результат ПЦР-теста». Поэтому прохождение этой процедуры по-прежнему будет необходимым условием для въезда в страну.

– Ведь до сих пор нет официальных данных о том, что прошедший вакцинацию человек не заражен вирусом и не передает его, – пояснили в диппредставительстве. – По прибытии на Кипр граждане России должны предъявить отрицательный результат проведенного не ранее чем за 72 часа до вылета ПЦР-теста на COVID. В зависимости от эпидемиологических показателей может потребоваться пройти тест по прибытии в аэропорт.

В посольстве РФ на Кипре «Известиям» подтвердили, что Никосия обсуждает возможность снятия ограничений для российских туристов. А пока эти меры не вступили в силу, Россия остается в категории С, что предполагает въезд только для отдельных категорий граждан, сдачу ПЦР-теста перед въездом на Кипр и 14-дневную самоизоляцию.

– Предполагается, что в зависимости от эпидемиологической ситуации Россия будет относиться только к так называемым зеленой, оранжевой или красной категориям стран. Окончательное решение на настоящий момент еще не принято, – уточнили в посольстве.

Там также предупредили туристов, которые захотят посетить северную часть острова: в непризнанной Турецкой Республике Северного Кипра (ТРСК) действуют жесткие ограничительные меры – при въезде туда необходимо предъявлять ПЦР-тест, по прибытии обязательен карантин за свой счет.

– Пересечение «зеленой линии» через пропускные пункты с севера на юг невозможно, а с юга на север не гарантировано. С учетом постоянно меняющейся эпидемиологической ситуации в ТРСК регулярно меняются и ограничительные меры и условия въезда, – подчеркнули в диппредставительстве РФ.

Надежда на небо

Несмотря на желание Кипра восстановить туротрасль, между Россией и островной республикой до сих пор не возобновлено регулярное пассажирское авиасообщение, выполняются только грузопассажирские чартерные перевозки для определенных категорий граждан – обладателей гражданства Кипра или вида на жительство, а также членов их семей, сотрудников дипломатических представительств, кипрских миссий международных организаций.

Еще в июне 2020 года возобновились авиаперелеты на Кипр только из 19 стран, включая Германию, Финляндию, Израиль, Грецию, Норвегию и другие, которые находятся в «зеленом списке» минздрава. Россия попала в «красный список», потому въезд на остров возможен только определенным категориям граждан.

Частичное возобновление авиасообщения между РФ и Кипром началось в конце осени – с 22 ноября «Аэрофлот» раз в неделю начал выполнять рейс Москва–Ларнака. С декабря возобновить полеты на Кипр намеревалась и S7. Авиакомпания Nordwind Airlines и «Уральские авиалинии» планируют начать прямые чартерные рейсы в Ларнаку с марта.

В **пресс-службе S7** в ответ на запрос «Известий» подтвердили, что компания начала выполнять специальные чартерные грузопассажирские рейсы в декабре, «однако из-за недостаточно высокого спроса было принято решение перенести старт полетов на март».

– Поэтому это всё еще рейсы только для тех категорий пассажиров, кому разрешен перелет в условиях действующих ограничений, – отметили в S7.

«Известия» направили запросы в остальные авиакомпании.

Билеты на весенние рейсы можно приобрести уже сейчас: средняя стоимость полета в одну сторону на вторую половину марта – 11 тыс. рублей (бортом S7). Есть билеты и за 7 тыс. – такую цену предлагают «Уральские авиалинии».

– **В настоящее время регулярные пассажирские полеты на Кипр не возобновлены. Точные сроки указать не представляется возможным. Решение о возобновлении полетов находится в компетенции оперативного штаба при правительстве РФ,** – заявили «Известиям» в **Росавиации**.

В **пресс-службе** оперштаба «Известиям» заявили, что продолжают «мониторинг эпидемиологической ситуации и работу над расширением списка стран, с которыми может быть возобновлено авиасообщение». Об открытии перелетов в новые государства будет сообщено дополнительно, говорится в ответе штаба.

Председатель АТОР Майя Ломидзе пояснила «Известиям»: если поездки на Кипр будут открыты на тех же условиях, как и в Турцию или Арабские Эмираты, то спрос у россиян на данное направление будет высоким.

– В марте особого потока туристов не будет, потому что это низкий сезон. Реальный спрос придет начиная с мая. Хотя я не исключаю, что часть туристов, настолько соскучившихся по Средиземноморью, будут готовы поехать с марта. Всё будет зависеть от цен и условий въезда, пребывания, – отметила эксперт.

Вице-президент Российского союза туриндустрии (РСТ) Юрий Барзыкин подтвердил интерес россиян к Кипру.

– Спрос придется если не на март, то на май точно. Средиземноморское направление востребовано, осталось дожидаться полного возобновления авиасообщения, – подчеркнул эксперт. – И нужно смотреть, как будет развиваться история с новым штаммом коронавируса, будет ли Кипр принимать какие-то меры в этой связи.

Вице-президент РСТ также не исключил, что с кипрской национальной визой россияне смогут посетить и Хорватию – по соглашению между Ларнакой и Загребом страны взаимно признают визы друг друга.

Хорватия наряду с Грецией открылась для россиян раньше других стран ЕС еще в июле прошлого года. Но посетить здешние курорты могли только те, у кого была ранее оформленная хорватская национальная или шенгенская виза – новые страна не выдавала.

В январе правительство Хорватии приняло пакет антиковидных мер, включая закрытие границ для иностранных туристов. Эти меры действуют до 15 февраля. Представители минтуризма страны уже заявили, что ожидают российских туристов летом.

<https://iz.ru/1122550/elmar-bainazarov-polina-guseva/larnaka-zdravstvuite-kipr-vozobnovit-vydachu-turviz-rossiiam-s-1-marta>

### **ВЕДОМОСТИ; ИЛЬЯ ВИНОГРАДОВ; 2021.02.11; KLM ОТКРЫЛА ЭРУ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СИНТЕТИЧЕСКОГО АВИАТОПЛИВА; АВИАКОМПАНИИ ИСПОЛЬЗУЮТ БИОКЕРОСИН И СИНТЕТИЧЕСКИЙ КЕРОСИН ДЛЯ СОКРАЩЕНИЯ ВЫБРОСОВ CO<sub>2</sub>**

Как сообщили 8 февраля министерство инфраструктуры и водного хозяйства Нидерландов и авиакомпания KLM, 22 января Boeing 737-800 на регулярном рейсе из Амстердама в Мадрид впервые использовал обычное топливо, смешанное с 500 л синтетического керосина. 500 л топлива обеспечили примерно 5% этого полета.

«Мы должны сделать авиационную промышленность более экологичной, это международный вызов, который стоит перед всеми нами», – заявила министр инфраструктуры и водного хозяйства Нидерландов Кора ван Нивенхайзен. В KLM отметили, что, «несмотря на небольшое количество использованного синтетического топлива, первый коммерческий рейс с его применением показал, что такая возможность открыта».

Синтетический керосин – это также углеводородное топливо. Обычный авиационный керосин получают в процессе разделения сырой нефти на отдельные фракции, а синтетический – соединяя диоксид углерода и водород. Первый берут из воздуха, второй – из воды, в производстве используют возобновляемые источники энергии, компенсируя, таким образом, выбросы CO<sub>2</sub>. Объем вредных выбросов при сжигании синтетического керосина на 50% ниже, чем в случае с обычным.

Это относительно новый вид альтернативного авиатоплива, поэтому масштабное производство его пока не налажено. Синтетический керосин, который был использован в первом полете KLM, произведен британо-нидерландской нефтяной компанией Royal Dutch Shell в исследовательском центре в Амстердаме. В Испании и Швейцарии в рамках программы ЕС «Солнце-в-жидкость» с 2019 г. работают экспериментальные установки по производству синтетического топлива с использованием солнечной энергии. Два завода строятся в Германии (на 10 000 и 50 000 т в год) и еще один в Дании (на о. Борнхольм в Балтийском море). О ценах на синтетический керосин производители говорят только то, что они должны снизиться до более разумных значений с переходом к промышленному производству.

Другой альтернативой авиакеросину является биотопливо, которое производят из растительного или животного сырья, продуктов жизнедеятельности организмов или органических промышленных отходов. Испытания этого вида топлива проводятся в авиационной индустрии с 2008 г., а с 2011 г. было разрешено его применение в коммерческой авиации в виде смеси (не более 50%) с традиционным авиакеросином. С тех пор его начали использовать многие авиакомпании, в том числе Air France, Finnair, KLM, Lufthansa и SAS. Однако относительно высокая стоимость (примерно в 4 раза дороже традиционного авиакеросина) и небольшие объемы производства пока не дают биотопливу занять существенную долю: по данным Международной ассоциации воздушного транспорта, с 2016 по 2020 г. менее 0,2% всех полетов были проведены с использованием биотоплива.

Но ситуация может быстро измениться. Проведенные недавно британским производителем двигателей для самолетов Rolls-Royce и Royal Dutch Shell тесты показали, что полеты на чистом биотопливе тоже возможны. Кроме того, при сжигании биотоплива выделяется до 80% меньше CO<sub>2</sub>. Производственные мощности тоже на подходе: в Делфзейле при поддержке правительства Нидерландов строится большой завод по производству авиационного биокеросина. В проекте участвуют компании SkyNRG, KLM, SHV Energy и управляющая компания амстердамского аэропорта Схипхол.

Более кардинальные (но пока и более дорогие) способы борьбы с выбросами парниковых газов в авиации – это использование вместо керосина жидкого водорода или переход на электродвигатели. В рамках первой концепции, к примеру, действует европейский авиапромышленный концерн Airbus, представивший в сентябре 2020 г. концепты трех пассажирских самолетов под общим кодовым названием ZEROe (от англ. zero emissions – «нулевые выбросы»). Электродвигатели пока применяются только в легкой авиации: такие самолеты могут перевезти не более 20 пассажиров на короткие дистанции.

В целом, как отмечает агентство Bloomberg, биокеросин и синтетический керосин рассматриваются авиакомпаниями как основной способ сокращения выбросов CO<sub>2</sub> в краткосрочной перспективе, пока водородные и электрические технологии не достигнут уровня, на котором их внедрение окажется целесообразным. По прогнозам экспертов, это случится не раньше середины следующего десятилетия.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/02/10/857487-klm-otkrila>

### **КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; АЛЕКСАНДР КОНСТАНТИНОВ; 2021.02.11; КОНВЕНЦИИ СЛЕДУЮТ КАЗАХСТАНОВОЧНО; РОССИЙСКИЙ БИЗНЕС ЖАЛУЕТСЯ НА ОСТАНОВКУ ВЪЕЗДА ПОРОЖНИХ ВАГОНОВ**

Российские железнодорожные операторы и промышленники жалуются на действия Казахстана, который в декабре вновь объявил конвенционный запрет на подачу порожних вагонов из других стран. Операторы оценивают свои убытки за месяц в 108 млн руб. Металлурги также говорят о потерях, вызванных необходимостью привлекать дорогой казахстанский парк. Минтранс и ОАО РЖД в этом вопросе на стороне российского бизнеса. Но профицит вагонов на железных дорогах РФ сохраняется, в Казахстане их операторы готовы работать по существенно более низкой ставке, чем местный парк. Поэтому для Казахстана нет экономического смысла прекращать бороться с соседями посредством конвенций, полагают эксперты.

Операторы просят ОАО РЖД помочь с отменой очередной конвенции, введенной 15 декабря железными дорогами Казахстана («Казахстан темир жолы», КТЖ). Запрет был введен на перевозку всех собственных и арендованных порожних крытых вагонов, полувагонов и зерновозов назначением на все станции КТЖ. Он действует до сих пор. И хотя формально запрет распространяется на вагоны всех железнодорожных администраций, подвижной состав казахстанской принадлежности может его избежать – из-за особенностей учета после того, как такие вагоны попадают на территорию РФ, они начинают считаться казахстанским инвентарным парком, то есть при возврате домой порожняком они не оказываются ни собственными, ни арендованными и не подпадают под запрет.

29 января Союз операторов железнодорожного транспорта (СОЖТ) направил в ОАО РЖД письмо с просьбой поддержать позицию союза о недопустимости подобных конвенционных ограничений, в том числе при рассмотрении вопроса на площадке Евразийской экономической комиссии (ЕЭК).

СОЖТ пишет, что на 13 января только прямые потери российских операторов от запрета превысили 108 млн руб. Есть и репутационные риски, связанные с отказом российских отправителей и получателей грузов от услуг российских операторов.

Казахстан систематически ограничивает подачу порожних вагонов из-за рубежа. В прошлом году Казахстан вводил такие запреты дважды: в январе – на полувагоны, крытые вагоны и платформы, в июне – на полувагоны (см. “Ъ” от 15 июня 2020 года). Июньский запрет, как объясняло тогда руководство КТЖ, был связан в том числе с переброской вагонов с сети ОАО РЖД на казахстанскую сеть, что сократило пропускную способность последней и замедляло движение, и «демпингом» со стороны операторов российских вагонов. Аренда вагонов из РФ обходилась на тот момент почти вдвое дешевле услуг дочернего оператора КТЖ «Казтемиртранса»: 800 руб. против 1,5 тыс. руб. в сутки.

В КТЖ комментарии о причине введения запрета не дали, но напомнили, что практически за неделю с момента введения запрета количество порожних иностранных вагонов, не востребованных в погрузке, на сети КТЖ сократилось на 1,6 тыс., до 47 тыс. единиц. В 2020 году парк вагонов на сети ОАО РЖД составил около 1,2 млн единиц, профицит оценивается в 200–250 тыс. единиц, и возможность работать с казахстанским грузом для российских операторов выглядит как весьма привлекательная альтернатива простою.

Как и операторы, действиями КТЖ возмущается металлургическое лобби «Русская сталь». В его письме председателю коллегии ЕЭК Михаилу Мясниковичу от 9 февраля (есть у “Ъ”) говорится, что металлурги несут убытки из-за необходимости привлечения более дорогого подвижного состава. Вводимые Казахстаном запреты, полагает «Русская сталь», «являются мерой протекционизма, препятствующей процессам евразийской интеграции и противоречащей законодательству ЕАЭС».

В ОАО РЖД говорят, что взаимодействуют с СОЖТ по данному вопросу и поддерживают его рассмотрение на площадке ЕЭК. «Мы готовы обсуждать механизмы объявления конвенционных ограничений и считаем, что они должны быть понятны и прозрачны для всех участников перевозочного процесса», – говорят в монополии. **В Минтрансе “Ъ” сказали, что, по мнению министерства, «конвенционные требования должны быть одинаковыми для операторов любых государств».**

Инструмент конвенционных запретов является для КТЖ оптимальным для поддержки казахстанских операторов, полагает глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. Хотя этот инструмент – явно нерыночный, возможностей ограничить его использование на практике нет, говорит он, равно как нет и причин, по которым Казахстан решил бы не бороться с его помощью с российскими операторами.

<https://www.kommersant.ru/doc/4683588>

### **КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.02.10; УКРАИНСКИЕ КОЛЕСА ПРОЕДУТ МИМО РОССИИ; МОСКВА ЗАПРЕТИЛА ИМПОРТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КОЛЕС И ВАГОННОГО ЛИТЬЯ**

Как и предполагал “Ъ”, правительство ввело запрет на импорт цельнокатаных колес (ЦКК) и крупного вагонного литья с Украины, внося соответствующие товарные коды в перечень товаров, запрещенных к ввозу. Этим, в частности, можно объяснить отказ от возобновления заградительных пошлин, которыми облагались поставки в ЕАЭС железнодорожных колес производства «Интерпайп» Виктора Пинчука: они истекли в конце января. По мнению железнодорожных операторов, запрет может привести к удорожанию отдельных частей вагонного литья, и его последствия нуждаются в тщательном мониторинге с целью недопущения роста себестоимости содержания вагонов. Правительство запретило ввоз в Россию с Украины ключевых комплектующих к железнодорожным вагонам, в том числе цельнокатаных колес. Это следует из постановления правительства от 6 февраля, опубликованного 9 февраля на официальном портале правовой информации.

Под запрет попали колеса, колесные пары, заготовки, оси, а также крупное вагонное литье – боковые рамы и наддресорные балки.

Как и предполагал “Ъ” (см. “Ъ” от 23 декабря 2020 года), запрет оформлен через внесение изменений в постановление правительства от декабря 2018 года, где содержится перечень продукции, запрещенной к поставке из Украины, двух соответствующих товарных кодов (ТН ВЭД 8607 19 100 и ТН ВЭД 8607 19 900 9).

Ранее импорт железнодорожных колес, которые поставляет украинский «Интерпайп», был ограничен пошлинами в 34,22%, введенными ЕЭК в январе 2016 года. В связи с острым дефицитом колес на российском рынке в период высокого спроса на перевозки действие пошлин приостанавливалось почти на год, возобновилось в июле 2020 года, но 21 января срок их действия истек естественным образом: пошлины вводились на пять лет. Продлевать их не стали. Как сообщал “Ъ”, по вопросу запрета импорта колес операторы и вагоностроители были единодушно против, но по литью, которое вагоностроители могут производить сами, их позиция расходилась.

Исполнительный директор Союза операторов железнодорожного транспорта Алексей Дружинин отмечает, что необходимо установление системы мониторинга за тем, каким образом решение правительства повлияет на рынок.

В частности, может возникнуть дефицит отдельных частей вагонного литья и как следствие создадутся дополнительные сложности для рынка, – говорит господин Дружинин. – Поэтому важно отслеживать возможные риски и реагировать на них предупредительными мерами».

По его словам, при таком мониторинге следует ориентироваться на поручение президента, выпущенное по результатам майского совещания по вопросам развития транспорта (см.

“Ъ” от 8 мая 2020 года), прошедшего в мае минувшего года. В нем, в частности, ставится задача не допустить увеличения стоимости содержания подвижного железнодорожного состава, напоминает Алексей Дружинин.

<https://www.kommersant.ru/doc/4682849>

### **КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2021.02.11; НАВИГАЦИИ СЕВМОРПУТИ МЕНЯЮТ РУЛЕВОГО; АЛЕКСАНДР БЕНГЕРТ ВОЗГЛАВИТ ФГУП «ГИДРОГРАФИЧЕСКОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ»**

Во ФГУП «Гидрографическое предприятие», отвечающем за навигационно-гидрографическое обеспечение безопасности мореплавания на Севморпути, поменяется гендиректор. Проработавшего на этом посту пять лет Юрия Михова сменил Александр Бенгерт, сейчас занимающий должность замглавы отдела обеспечения мореплавания дирекции Севморпути «Росатома». Собеседники “Ъ” рассказывают, что в ближайшее время структуру могут ждать изменения: флот «Гидрографического предприятия» могут передать «Атомфлоту».

Как стало известно “Ъ”, у ФГУП «Гидрографическое предприятие», подведомственного дирекции Севморпути «Росатома», в ближайшее время сменится руководство. Проработавший в нем 15 лет и в течение пяти лет возглавлявший предприятие Юрий Михов покинет должность 19 февраля, на его место будет назначен замглавы операционного управления и обеспечения мореплавания дирекции Севморпути Александр Бенгерт. По данным “Ъ”, о кадровых перестановках 11 февраля в рамках своего визита в Петербург должен сообщить глава госкорпорации Алексей Лихачев. По данным “Ъ”, господину Михову не продлили контракт. Что стало причиной такого решения, источники “Ъ” не сообщают. По их словам, ему могут предложить должность главы московского представительства «Гидрографического предприятия». В «Росатоме» “Ъ” подтвердили, что новым главой ФГУПа станет Александр Бенгерт, отказавшись от дополнительных комментариев.

ФГУП «Гидрографическое предприятие» было образовано в 1933 году. Основная задача – навигационно-гидрографическое обеспечение судоходства по Севморпути (съемка рельефа дна в акватории Севморпути и на участках рек Енисей и Колыма, обслуживание средств навигационного оборудования, лоцманские проводки). В составе ФГУПа восемь гидрографических баз, арктическая гидрографическая экспедиция, картографическое производство, арктическая лоцманская служба, собственный флот. В 2019 году ФГУП было передано от **Росморречфлота** (подведомственен **Минтрансу**) «Росатому» и вошло в дирекцию Севморпути, возглавляемую Вячеславом Рукшей. По данным СПАРК, выручка предприятия в 2019 году выросла в шесть раз, почти до 845 млн руб., чистая прибыль составила 11,7 млн руб. против убытка в 27,6 млн руб. в 2018 году.

Александр Бенгерт в 2004 году окончил Мурманский государственный технический университет по специальности «эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики». До прихода в дирекцию Севморпути в августе 2018 года работал на разных должностях в Мурманском морском пароходстве, помощником капитана в администрации морского порта Мурманск, а также был заместителем, а потом директором в мурманском филиале «Росморпорта».

Сейчас «Гидрографическое предприятие» выступает заказчиком контракта на 96 млрд руб. по строительству федеральных объектов на терминале «Утренний» в Сабетте для проекта НОВАТЭКа «Арктик СПГ-2», а также по реконструкции морского канала в Обской губе на 37,5 млрд руб. Кроме того, для предприятия строятся два лоцмейстерских судна (Зеленодольский завод имени Горького) и два гидрографических катера (Балаковский судоремонтно-судостроительный завод), а также планируется строительство гидрографического судна класса Arc7 и модернизация трех имеющихся исследовательских судов.

Источники “Ъ”, знакомые с ситуацией, рассказывают, что в перспективе новый и модернизированный флот может быть передан в ведение «Атомфлота», который эксплуатирует и обслуживает атомные ледоколы (также подведомственен дирекции Севморпути). Старый флот будет утилизирован или продан. Собеседники “Ъ” считают, что в этом есть логика: в одной структуре сосредоточить научные функции, а в другой – мореплавание и управление флотом.

Надежда Малышева из PortNews отмечает, что управлять флотом менее десяти единиц неэффективно, поэтому присоединение к «Атомфлоту» минимизирует расходы на бухгалтерию, ремонт, межнавигационное обслуживание и т. д. В то же время важно сохранить специализированный профессиональный коллектив и стабильность его работы, заключает эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4683612>

### **РБК; РОМАН КИЗЫМА; 2021.02.10; В ПЕТЕРБУРГЕ НАЗВАЛИ ВАЖНЕЙШИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОЕКТЫ БЛИЖАЙШИХ ЛЕТ**

На заседании Координационного совета по развитию транспортной системы Петербурга и Ленобласти накануне, 9 февраля, был представлен **комплексный план** развития дорожной сети двух регионов до 2024 года. В документе перечисляются 415 мероприятий, необходимые для развития транспортной инфраструктуры Петербурга и Ленобласти. Кроме того, на встрече обсуждался вопрос о федеральном софинансировании крупнейших дорожных проектов Петербурга.

**Вице-премьер РФ Марат Хуснуллин** (который как раз поручил осенью прошлого года разработать этот документ) заявил, что план «необходимо доработать» (цитата по сайту правительства). В частности, он заговорил о создании «единой интеллектуальной транспортной системы», которая поможет увеличить пропускную способность уже существующей инфраструктуры.

Рейтинг мероприятий

Сам план был разработан Дирекцией по развитию транспортной системы Петербурга и Ленобласти совместно с **Минтрансом**, Смольным и правительством Ленобласти с учётом разделения по видам транспорта и анализа действующих программ развития транспорта. Документ представляла **глава Дирекции по развитию транспортной системы Ирина Герун**. По ее словам, в плане выделено 415 наиболее важных мероприятий по разным направлениям транспортной инфраструктуры. Есть там и «рейтинг первоочередных мероприятий, на которых необходимо сосредоточить усилия для достижения показателей **нацпроектов**». В их числе – строительство Широкой магистрали скоростного движения (ШМСД, «Восточный скоростной диаметр» – ред.), подключение Западного скоростного диаметра (ЗСД) к ШМСД, Южной широтной магистрали. В план также включена высокоскоростная железнодорожная магистраль Москва – Санкт-Петербург.

**Марат Хуснуллин** одобрил представленный документ, предложив «взять его за основу». При этом чиновник призвал доработать его в ближайший месяц. «Ключевой вопрос – это создание единой интеллектуальной транспортной системы, которая должна быть взаимоувязана между двумя субъектами. Благодаря такой системе можно добиться увеличения пропускной способности уже существующей транспортной инфраструктуры на 10–15%», – сказал **Хуснуллин**.

«Без аллергии»

По данным «Делового Петербурга», на совещании обсуждались вопросы финансирования запланированных транспортных проектов. В частности, стало известно, что Смольный направил в **Минтранс РФ** предложение по федеральному софинансированию 8 объектов капстроительства общей протяжённостью почти 32 км и стоимостью более 78 млрд руб. (пока городу гарантировано только 10,7 млрд руб. на пять дорожных проектов).



Так, с 2021 по 2027 гг. Смольный надеется получить из Москвы дополнительные деньги на Витебскую развязку (первый этап ШМСД), которая свяжет ЗСД в районе Благодатной улицы с КАД и Мурманским шоссе; на развязку на пересечении проспекта Энгельса с Выборгским шоссе, Северным проспектом и проспектом Тореза; на реконструкцию участка от улицы Михаила Дудина до КАД и путепровода на этом проспекте в районе Северного железнодорожного полукольца; на магистраль М–32 от Приморского шоссе до перспективной трассы М–49 в обход посёлка Ольгино; на Южную улицу в Лахте; на продолжение Шуваловского проспекта от Камышовой улицы до Планерной улицы; и на второй этап Зеленогорского шоссе.

По словам одного из чиновников, присутствовавшего на корсоте, **Хуснуллин** отреагировал на запросы Смольного «без аллергии». «В целом планы были оценены положительно и одобрены», – цитирует «Деловой Петербург» своего собеседника.

[https://www.rbc.ru/spb\\_sz/10/02/2021/6023896b9a794736d54b7d2e](https://www.rbc.ru/spb_sz/10/02/2021/6023896b9a794736d54b7d2e)

### **BUSINESS FM; 2021.02.10; СОВМЕСТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ СБЕРБАНКА И COGNITIVE TECHNOLOGIES ЗАМОРОЗИЛО ПРОЕКТ ПО СОЗДАНИЮ БЕСПИЛОТНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ**

Причина – отсутствие законов, регламентирующих перемещение таких авто по дорогам. Эксперты утверждают, что в отрасли беспилотников необходимые законы и подзаконные акты могут принять только через 10-15 лет

Совместное предприятие Сбербанка и Cognitive Technologies – Cognitive Pilot – заморозило проект по созданию беспилотных автомобилей, пишет газета «Ведомости». Это связано с отсутствием в России и в других странах законов, регулирующих движение такого транспорта. Также не до конца ясны бизнес-модели отрасли. В частности, стоимость машины значительно выше из-за системы для автономности: она стоит около 800 тысяч рублей, что сопоставимо с недорогой иномаркой.

Сооснователь и гендиректор Cognitive Pilot Ольга Ускова заявила «Ведомостям», что компания сфокусируется на создании беспилотных систем управления сельхозтехникой, «умных» систем активной безопасности рельсового транспорта и радаров для беспилотного транспорта. Эксперты утверждают, что в отрасли беспилотников необходимые законы и подзаконные акты могут принять только через 10-15 лет.

В «Яндексе», где также разрабатывают беспилотные автомобили, считают, что эти сроки преувеличены. Комментирует директор по корпоративным отношениям «Яндекса» Антон Шингарев:

– Нет, сроки в 10-15 лет мы не разделяем, считаем такие прогнозы немного пессимистичными. Технологически российские компании готовы к эксплуатации в условиях небольшого города. Нероссийские компании тоже при похожих условиях готовы к эксплуатации. Главное препятствие сейчас для полноценного внедрения полностью автономных автомобилей – это законодательство, и здесь мы вместе с регулятором работаем. Законодательство для эксплуатации автономных автомобилей сейчас параллельно разрабатывают в разных странах мира, и некоторые из них очень сильно продвинулись. Например, уже сейчас в некоторых штатах США вы можете вызвать беспилотное такси, и оно вас провезет по вашему маршруту. Аналогично в Китае. Россия здесь немного отстает. В Москве мы готовы к эксплуатации, но при некоторых условиях: например, в определенное время, в определенных районах.

– Есть еще какие-то препоны для развития беспилотников сейчас?

– Финансы в целом являются некоторым стопером, но не с точки зрения покупки оборудования, а с точки зрения инвестиций в людей и в разработку технологии.

**Испытания высокоавтоматизированных автомобилей сегодня проводятся в качестве эксперимента на дорогах 13 российских регионов, сообщили «Ведомостям» в пресс-службе Минтранса. В министерстве заявили, что внесли в правительство**

### **предложения по созданию нормативной и технической базы для эксплуатации беспилотников.**

Последнее исследование Американского института дорожной безопасности говорит о том, что беспилотным автомобилям удастся предотвратить только 35% аварий, отмечает член совета директоров группы содействия «Дельта» Глеб Виленский.

– Они начинают ездить медленно, с большой дистанцией, заранее выполняют все маневры и так далее. Где эта грань между безопасностью, комфортом и скоростью передвижения? Вот это применительно к законодательной работе может действительно занять довольно много времени. Хотя не удивлюсь, если в нашей стране мы уже через три года увидим какой-нибудь закон, который разрешит беспилотные автомобили. Будет ли он зрелым – другой вопрос. Но это нельзя квалифицировать как какой-то кризис в этом процессе, потому что в целом ряде областей, например в сельском хозяйстве, переход к тем же самым беспилотникам движется просто семимильными шагами. Я не исключаю, что буквально через несколько лет в нашей стране на полях, в отличие от дорог, большая часть техники действительно уже будет беспилотной. Самый быстрый прогресс будет идти там, где легче законодательно все регулировать: это сельское хозяйство, производство, добыча полезных ископаемых, всякие карьеры. Я думаю, что не в Москве, а в ряде специально готовящихся к этому городов мы более или менее массовые автоматические автомобили увидим где-то через пять-десять лет, в первую очередь в службах доставки, в такси.

– Вы имеете в виду и российские города?

– Боюсь, что в России нет. У нас есть специфика: в нашей стране много моментов, когда снегопад, дождь или грязь и ничего не видят радары, поэтому у нас это будет двигаться немного медленнее, чем в других странах, плюс мы беднее.

<https://www.bfm.ru/news/464726>

### **РЖД-ПАРТНЕР; НАТАЛЬЯ ГУСАЧЕНКО; 2021.02.10; ПЛАТФОРМЕННОСТЬ, АВТОМАТИЗАЦИЯ И БЕЗОПАСНОСТЬ: КАКОЙ БУДЕТ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА**

Целый ряд отраслей и сфер жизни в настоящее время претерпевает цифровую трансформацию, в том числе транспортная отрасль. На фоне пандемии и происходит активное внедрение Интеллектуальной транспортной системы (ИТС). О развитии ИТС на конференции «Умный город. Цифровой регион» в рамках Международного форума «Технологии безопасности» рассказал руководитель проектов НП «ГЛОНАСС» Вадим Сахонько.

ИТС – часть Умного города

Стандарты Умного города позволяют создать в городах единую систему для работы цифровых технологий в различных сферах – регулировать движение транспорта, уличное освещение и т.д. Все это призвано увеличить комфорт граждан и снизить их расходы.

Новыми потребительскими ценностями становятся новизна, производительность, сокращение расходов, персонализация, цена, качество услуг, снижение риска и удобство инфраструктуры.

Общий вектор развития транспортных систем, который четко прослеживается за последние два года, состоит в переходе от вертикальной интеграции к масштабированной горизонтали. «Во всех регионах РФ есть большое количество региональных созданных собственными усилиями элементов ИТС, будь то платные парковки, либо системы фото- и видеофиксации, либо прогноза погоды. Все сдвигается в форму платформенных решений, где среднюю часть инфраструктуры можно объединить и использовать, а часть периферийных устройств исключить для более эффективного использования ресурсов городов», говорит В.Сахонько.

Одним из трендов будущих нескольких лет он называет новую стандартизированную технологию V2X. Она повышает безопасность дорожного движения, позволяя предупреждать водителей о различных сценариях.

Как известно, в автомобильной промышленности производство автомобилей планируется заранее, и как прогнозирует В.Сахонько, практически все основные производители будут оснащать транспортные средства приемниками V2X..

Умная мобильность ИТС

Умная мобильность Интеллектуальной транспортной системы стоит на 4 столпах, рассказывает спикер. Первый – shared, к нему относятся подкатегории – каршеринг (краткосрочная аренда/прокат машины; это вариант аренды автомобиля у профильных компаний или частных лиц), car-pooling (совместное использование частного автомобиля с помощью онлайн-сервисов поиска попутчиков), e-hailing (процесс заказа автомобиля, такси или любого другого вида транспорта с помощью компьютера или мобильного устройства) и ride-polling (вариант бесплатной поездки с попутчиком).

Второй – беспилотный транспорт. «Беспилотный транспорт на закрытых территориях – это уже не будущее, а настоящее. Что касается дорог общего пользования, то здесь беспилотный транспорт – далекое будущее», комментирует В.Сахонько.

Третий столп умной мобильности – электрификация. Все активнее на рынке происходит рост интереса к электромобилям как со стороны китайского, так и со стороны американского автопрома.

И наконец последний столп – мультимодальные перевозки, когда пользователя не интересует больше то, как он доберется из точки А в точку В, а больше то, какие платформы предлагают различные комбинации транспортных средств для большей эффективности.

«Двигатели внутреннего сгорания уступают электромобилям, а владение транспортным средством уступает бизнес-модели использования», – говорит В.Сахонько.

Эволюция ИТС с течением времени

До 2014 года ИТС – это единый комплекс автоматизированных систем, разработанный специально для решения транспортных задач в городском масштабе. Он предназначен для сбора, обработки и передачи информации о работе и состоянии транспортной инфраструктуры, обмена информацией между ее пользователями и соответствующими управляющими структурами в режиме реального времени.

С 2015 года ИТС – это система управления, интегрирующая современные информационные и телематические технологии и предназначенная для автоматизированного поиска и принятия к реализации максимально эффективных сценариев управления транспортно-дорожным комплексом региона, конкретным транспортным средством или группой транспортных средств с целью обеспечения заданной мобильности населения, максимизации показателей использования дорожной сети, повышения безопасности и эффективности транспортного процесса, комфортности для водителей и пользователей транспорта.

С 2019 года и далее интегрируемая ИТС – это платформа, предназначенная для управления транспортными потоками без участия человека на основе адаптивной информационной модели транспортного процесса (транспортной модели) с использованием алгоритмов «искусственного интеллекта», основываясь на анализе обогащенных, перекрестно верифицированных «больших данных», агрегированных из источников анализа движения и дорожной ситуации, дорожной инфраструктуры, комплексных и инструментальных подсистем ИТС, внешних АСУДД и систем управления и мониторинга пассажирского транспорта и спецтехники.

«Мы все идем в сторону полной автоматизации, чтобы управление транспортными потоками было адаптивное, без участия человека», – говорит В.Сахонько

Глобальное развитие проектов в сфере подключенных автомобилей и больших автомобильных данных

Во всем мире развиваются центры компетенций по сбору больших данных об автомобиле. Так, в Канаде существует платформа для анализа больших данных подключенных автомобилей, служащая основой для создания новых услуг автопроизводителями, страховыми компаниями, сервис-провайдерами и др. – Connected Mobility Platform.

В США платформа Connected Vehicle Platform действует на базе Microsoft Azure (службы облачных вычислений), которая используется совместно с автопроизводителями для создания нового поколения подключенных автомобилей и сервисов на их основе.

В Германии Connected Vehicle Platform/Marketplace – платформа больших автомобильных данных с обеспечением недискриминационного доступа и предоставлением поддержки независимым разработчикам. В Caruso dataplace осуществляется передача данных от более чем 50% всех подключенных автомобилей Германии производства Audi, BMW, Mercedes и др.

В Китае существует цифровая платформа Digital House Platform – которая станет ключевым связующим звеном между объектами дорожной инфраструктуры, умными автомобилями и городами.

В Южной Корее – Digital Cockpit Platform – платформа, на основе которой планируется разработка и создание нового типа услуг для пользователей автомобилей посредством использования современных технологий (5G, IoT и Big Data) и решений на их основе.

В России разрабатывается национальная сервисная телематическая платформа «Автодата».

«В рамках НИОКР по созданию платформы «Автодата» мы сделали ее макет. Эта платформа собирает большие данные об автомобилях, для того, чтобы поставщики услуг и компании имели бы к ним доступ и формировали новые услуги для населения», – комментирует В.Сахонько.

Он отмечает, что платформа «Автодата» не является частью ИТС. Законопроект о навигационно-телеметрической платформе «Автодата» находится пока еще на рассмотрении в правительстве. По прогнозу спикера, в ближайшие несколько месяцев будет понятно, кто будет оператором этой платформы «Автодаты» и на каких условиях.

«Платформа «Автодаты» изначально начиналась до официального внедрения ИТС как части федеральной программы по БКАД. Эта платформа – о сборе больших данных вокруг автомобиля, а не об интеллектуальной транспортной системе. Но с помощью этих данных можно строить те сервисы, и услуги, которые находятся в методическом указании **Минтранса РФ**», говорит он.

**Внедрение и монетизация ИТС**

Отдельным вопросом работы ИТС является монетизация ее элементов и подсистем.

«Есть подсистемы ИТС, такие как фото-, видео фиксации, платные парковки, которые считаются гиперприбыльными за счет сбора штрафов, а есть управление общественным транспортом, которое не так сильно монетизируется. Поэтому муниципалитеты должны внедрять ИТС пакетно, для того, чтобы один оператор управлял как супермонетизируемыми системами, так и теми, которые не приносят доходов. Тогда это будет больше сбалансировано и будет больше походить на Умный город», говорит В.Сахонько.

По его словам, можно инвестировать в инфраструктуру, покупая радары и внедряя адаптивное управление дорожным движением, но начинать можно и с перенастройки существующего оборудования.

«Достаточно неэффективно сейчас настроены светофорные объекты, они не объединены, и есть возможность повысить коэффициент полезного действия за счет перенастройки существующего оборудования», – резюмирует он.

<https://www.rzd-partner.ru/logistics/comments/platformennost-avtomatizatsiya-i-bezopasnost-kakoy-budet-intellektualnaya-transportnaya-sistema/>

### **ВЕДОМОСТИ; МАТВЕЙ КАТКОВ, АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2021.02.11; МИНЭНЕРГО ОЖИДАЕТ РОСТА ПОСТАВОК РОССИЙСКОГО УГЛЯ В АЗИЮ В 1,4 РАЗА; ПОМЕШАТЬ ЭТИМ ПЛАНАМ МОЖЕТ ВЫСОКАЯ ВОЛАТИЛЬНОСТЬ РЫНКА**

Российские угольщики в ближайшие годы будут активно наращивать экспорт продукции за счет Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). К 2025 г., по прогнозам Минэнерго, поставки в АТР увеличатся до 174 млн т – это на 42% больше, чем было экспортировано в 2020 г., сообщили «Ведомостям» в ведомстве.

Наиболее быстрыми темпами – более чем в 2 раза по сравнению с показателями прошлого года – будет расти спрос на уголь в странах Индийского океана (Индии, Вьетнаме, Малайзии, Индонезии, Таиланде и др.), сообщается в презентации **замминистра** энергетики Анатолия Яновского (есть у «Ведомостей») к совещанию у **вице-премьера** Александра Новака по развитию угольной отрасли, состоявшемуся в конце января.

В 2025 г. экспорт российского угля по этому направлению может составить 57,5 млн т против 24,1 млн т по итогам прошлого года. С 2016 по 2020 г. поставки в АТР увеличились более чем на 40%, сообщается в презентации Яновского. В денежном выражении доля АТР в общем экспорте угля, по данным Минэнерго, выросла с 37% в 2011 г. до 58% в 2020 г.

Экспортная выручка от продажи угля составляет около 4% общих поступлений от экспорта товаров. Также уголь – это основной груз ОАО «РЖД» с долей в грузообороте более 40%. В 2019 г. в России, по данным ЦДУ ТЭК, было добыто 338 млн т энергетического угля и 103 млн т угля коксующегося (за прошлый год – 401,4 млн т угля обоих видов).

Потребление энергетического угля в мире неуклонно сокращается на фоне продвигаемой ЕС политики декарбонизации и бурного развития зеленой энергетики. Как писали «Ведомости», в 2019 г. доля угля в глобальном энергобалансе достигла 27% – минимального показателя за последние 16 лет на фоне роста ВИЭ за год на 0,9%.

В этой ситуации Россия делает ставку на развивающиеся страны АТР, где уголь все еще имеет наиболее весомую долю в энергобалансе (около 47%).

#### **Ограничения на вывоз**

Сегодня российский уголь отправляется в АТР через порты Дальнего Востока либо через наземные погранпереходы на границе с Китаем и Монголией. Третий путь с наиболее длительным фрахтом (т. е. более протяженный) – через порты северо-запада и юга России. По словам заместителя гендиректора ИПЕМ Владимира Савчука, последний вариант почти не используется угольщиками, поскольку сильно удорожает доставку продукции. Транспортировка через наземные границы тоже сопряжена с рядом трудностей, в частности с ограничениями объемов угольного транзита со стороны КНР (погранпереходы могут пропускать большее количество угля, чем реально поставляется). Поэтому именно путь через дальневосточные порты – наименее затратный и удобный для угольных компаний России. Но вывезти весь объем, который угольщики готовы отгрузить на азиатский рынок, не позволяют пропускные способности железнодорожной сети. По мнению Савчука, дефицит провозных способностей на Восточном полигоне (БАМ и Транссиб) сохранится даже после 2024 г., когда будет завершён второй этап его модернизации (расширение до 182 млн т в год).

По словам начальника управления аналитики по рынку ценных бумаг Альфа-банка Бориса Красноженова, азиатский рынок сегодня даже на фоне общемировой тенденции к декарбонизации все еще ориентирован на использование угля. Один только Китай, где на

уголь по-прежнему приходится около 60% всей генерации, по его словам, потребляет около 4,5 млрд т этого топлива ежегодно. Красноженов добавляет, что в Китае и других странах АТР спрос на уголь в ближайшей перспективе будет расти на фоне введения современных угольных ТЭЦ. «Кроме того, Пекин проводит политику диверсификации поставок угля, после того как в 2019 г. из-за политических разногласий ограничил его ввоз из Австралии. Поэтому заинтересован в российских производителях», – добавляет эксперт.

Красноженов отмечает, что для российских угольщиков при поставках на азиатский рынок из-за длинного транспортного плеча принципиальное значение имеет рентабельность перевозок.

Сейчас цены на энергетический уголь в Азии (FOB Newcastle) держатся на уровне \$88 за 1 т и при таких расценках прогноз Минэнерго по наращиванию угольного экспорта реальный и вполне может сбыться, считает Красноженов. «Но в сентябре прошлого года на фоне пандемии коронавируса мы наблюдали рекордное падение – до \$48 за 1 т».

А при стоимости \$50–60 за 1 т поставлять уголь российским производителям, не имеющим собственных вагонов и портовых мощностей (а таковых большинство), становится просто нерентабельно», – добавляет он. Падение наблюдалось также и по коксующемуся углю, являющемуся сырьем для металлургов: спотовые цены во II квартале падали до \$100–120 за 1 т против \$150–160 за 1 т в первом. К началу 2021 г. они восстановились до \$140 за 1 т. По словам аналитика «Финама» Алексея Калачева, для производителей металлургического угля из-за его более высокой маржинальности ситуация на рынке в целом более комфортная, чем для компаний, торгующих энергетическим углем.

В «Сибантраците» (крупнейший в РФ производитель коксующегося угля) считают, что в долгосрочной перспективе азиатский рынок очень привлекателен. В этом году компания намерена нарастить поставки в АТР на 15–20% (абсолютных цифр в компании не предоставили). При этом на Китай придется примерно половина экспортируемого угля, 30% – на Японию, Южную Корею и Тайвань, еще 20% – на Индию.

В компании «Русский уголь» (производитель энергетического угля) планов не раскрыли, но сказали, что в 2020 г. экспортные отгрузки выросли на 46% по сравнению с 2019 г. до 4,29 млн т. В основном увеличение произошло именно за счет морских отгрузок в Китай, Малайзию, на Тайвань и во Вьетнам, уточнили в компании. В «Сибуглемете» (производитель коксующегося угля, принадлежит ВЭБу) заявили, что до 2025 г. намерены сохранить объемы экспорта в АТР на уровне 3,2–3,4 млн т в год.

По оценкам директора по стратегии СУЭК Владимира Тузова, спрос в Азии в ближайшие годы будет расти на оба вида угля – коксующийся и энергетический (последний по 0,4% ежегодно). Всего же, по его словам, потребление угля в регионе может вырасти с 857 млн т в 2019 г. до 895 млн т в 2030 г., а Россия может к этому сроку удвоить экспорт в АТР при условии дальнейшего развития пропускной способности БАМа и Транссиба.

Другие крупные производители угля на запросы «Ведомостей» не ответили.

Реализация прогноза Минэнерго в значительной степени будет зависеть от темпов восстановления мировой экономики после пандемии, считает директор группы корпоративных рейтингов АКРА Илья Макаров. При этом и Макаров, и Красноженов считают, что ключевым фактором риска для российских угольщиков остается волатильность мировых цен на их продукцию. По прогнозам Макарова, в ближайшем будущем она сохранится, а средняя стоимость энергетического угля будет выше \$50–60 за 1 т.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/02/10/857475-minenergo-ozhidaet>

### ГУДОК; МАРИЯ АБДРИМОВА; 2021.02.10; ЯПОНИЯ ВЫХОДИТ НА ТРАНССИБ

Датская компания Maersk совместно с ОАО «РЖД» и ООО «Модуль» в субботу отправила по Транссибу первый полносоставный контейнерный поезд с японскими грузами. Поезд проследует от станции Находка-Восточная до порта Санкт-Петербурга, откуда продукцию транспортируют по морю до британского порта Филикстоу. Организаторы перевозки рассчитывают сделать такие отправки регулярными и создать альтернативу традиционному морскому маршруту поставок из Японии в Великобританию по Суэцкому каналу.

Как рассказал «Гудку» заместитель генерального директора по развитию и взаимодействию с государственными органами «Maersk LLC – регион Восточная Европа» Андрей Нараевский, компания и ранее отправляла транзитные грузы из Японии в Европу по Транссибу, но это были единичные случаи – по 1-2 контейнера примерно раз в квартал. «В прошлом году нам удалось увеличить частоту отправок транзитных поездов по маршруту АЕ19 (Азия – Европа) до трех раз в неделю, но они, как правило, загружены товарами из Южной Кореи и КНР. В этот раз впервые сформирован полносоставный контейнерный поезд из Японии», – уточнил Андрей Нараевский. В составе первого поезда 40 сорокафутовых контейнеров (FEU) со спортивной одеждой и инвентарем японских производителей. Подвижной состав предоставила компания «Модуль», которая является партнером Maersk на регулярном сервисе АЕ19. По Транссибу поезд преодолет 10 тыс. км – от порта Восточный до Санкт-Петербурга, а затем груз доставят по морю в Великобританию. Ожидается, что транспортировка по железной дороге займет 11 дней, а весь цикл доставки из японского порта Йокогама до британского Филикстоу составит около 42 дней. По словам Андрея Нараевского-го, это первая для Maersk отправка груза из Японии в Великобританию транзитом по железной дороге. «Ранее основными направлениями перевозок были Германия, Польша, Скандинавские страны. Великобритания предпочитала доставку морем через Суэц», – заметил он.

В Maersk полагают, что транзитный маршрут по Транссибу может стать альтернативой морским перевозкам по этому направлению. Главное его преимущество – скорость доставки. Транспортировка через Транссиб может быть на одну-две недели быстрее, чем через Суэцкий канал.

В 2021 году транзитные перевозки контейнеров из Японии в страны Северной Европы с использованием Транссиба могут стать регулярными. Такого мнения придерживаются как в Maersk, так и в ОАО «РЖД». «Отправка поезда с японскими грузами совместно с Maersk – это яркий пример синергии морского и железнодорожного транспорта. Совместно мы рассчитываем продемонстрировать нашим клиентам-грузоотправителям высокий уровень сервиса, скорость и безопасность при доставке товаров на сверхдлинных расстояниях», – отметил заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Алексей Шило. В планах организаторов перевозки увеличить регулярность транзитных контейнерных поездов между Азией и Европой. Как уточнили «Гудку» в Maersk, в будущем планируется увеличить частоту отправок по маршруту АЕ19 и сделать их ежедневными. Такая ритмичность станет дополнительным преимуществом маршрута для азиатских грузоотправителей, в том числе из Японии. «Твердо верим, что задел по регулярным железнодорожным сервисам между тихоокеанским и балтийским побережьями России, созданный нами вместе с РЖД в прошлом году, обеспечит дальнейший рост международного транзита в 2021 году», – сказал генеральный директор «Maersk Восточная Европа» Жолт Катона. Напомним, что с 1970-х по 1980-е годы Транссибирская железная дорога активно использовалась для грузовых перевозок из Японии в Европу, но после распада Советского Союза в 1991 году объем грузовых перевозок резко сократился. Несколько лет назад в обеих странах снова заговорили о наращивании объемов транзитных грузов по Транссибу. Холдинг «РЖД»

Министерство земель, инфраструктуры, транспорта и туризма Японии с 2018 года реализуют совместный проект по организации железнодорожных перевозок в Европу по Транссибирской магистрали. В конце мая 2019 года ОАО «РЖД», **Министерство транспорта РФ**, Министерство земель, инфраструктуры, транспорта и туризма Японии и Ассоциация транссибирских интермодальных операторов Японии подписали меморандум об организации регулярных железнодорожных контейнерных перевозок по маршруту Япония – Россия – Европа.

### **КОММЕРСАНТЪ НОВОСИБИРСК; ДАРЬЯ РЕШЕТНИКОВА; 2021.02.10; НА АРЕНЕ СРОКИ ТЯНУТСЯ; КСП ПРИЗВАЛА УСКОРИТЬ СТРОЙКИ К МЧМ ПО ХОККЕЮ В НОВОСИБИРСКЕ**

Контрольно-счетная палата предупредила власти Новосибирской области об угрозе срыва сроков строительства объектов стоимостью 20,7 млрд руб., которые возводятся к Молодежному чемпионату мира по хоккею 2023 года. По данным аудиторов, работы по основному из них – ледовой арене – с 2018 года выполнены только на 25,5%, а на завершение остается лишь около полутора лет. В региональном минстрое не сомневаются, что успеют сдать основные объекты вовремя. Хотя допускают, что на время чемпионата можно обойтись, например, без станции метро «Спортивная», на завершение которой не хватает около 490 млн руб. Депутаты готовы контролировать график работ на стройках к чемпионату.

Контрольно-счетная палата (КСП) Новосибирской области сообщила о риске отставания от сроков строительства объектов к Молодежному чемпионату мира по хоккею, который пройдет в Новосибирске в 2023 году (МЧМ-2023).

О проведении молодежного чемпионата мира в Новосибирске в 2023 году было объявлено в мае 2018 года на конгрессе International Ice Hockey Federation в Дании. Для проведения чемпионата в Новосибирске будет построена ледовая арена на 10,5 тыс. зрителей (ее стоимость – 10,2 млрд руб.). Общая стоимость строительства десяти спортивных и инфраструктурных объектов составляет 20,7 млрд руб. (7,4 млрд руб. – федеральное финансирование, 13 млрд руб. – областное, 98 млн руб. – бюджет Новосибирска и 105,2 млн руб. – внебюджетные источники). Часть строительных работ началась в 2018 году. Генеральным подрядчиком строительства ледовой арены было выбрано московское ООО «Элиналфа».

Аудитор КСП Новосибирской области Валерий Алехин, выступая в среду перед депутатами законодательного собрания региона, сообщил, что работы по главному и самому дорогому проекту – многофункциональной ледовой арене (МФЛА) – на конец 2020 года были выполнены только на 25,5%. Станция метро «Спортивная», которая должна частично снять транспортную нагрузку, по его словам, готова на 29%. Готовность других объектов (дорог, развязок и системы водоотведения), по оценке КСП, составляет от 39 до 82%. Все они должны быть завершены до конца 2022 года, большинство – раньше этого срока.

Кроме того, аудитор КСП обратил внимание на сформированный дефицит средств на завершение станции «Спортивная» в размере 490,6 млн руб. Ссылаясь на данные минтранса Новосибирской области, он сообщил также, что «вопрос по увеличению бюджетных ассигнований для ввода станции будет урегулирован при формировании областного бюджета на 2022–2024 годы». Общая стоимость проекта – 2,7 млрд руб.

Региональные власти несколько лет добивались для него федерального финансирования, но пока станция строится за счет регионального и муниципального бюджетов.

Министр строительства Иван Шмидт отметил, что с учетом строительства развязок не считает критической ситуацию, если станция «Спортивная» не будет достроена в срок, но выразил надежду, что ее все же удастся сдать к МЧМ-2023. Относительно остальных объектов министр выразил полную уверенность в возможности завершения строительства



до осени 2022 года, хотя и признал отставание по срокам. С оценкой темпов работ по ледовой арене он не согласился – с учетом закупленных стройматериалов и оборудования готовность, по его подсчетам, составляет 52–55%. «Действительно, отставание от графика производства работ по арене у нас есть, однако оно не критично. Нерешаемых проблем на сегодняшний день мы не видим», – отметил Иван Шмидт.

Директор ГКУ Новосибирской области «Арена» (госзаказчик строительства МФЛА) Андрей Кокорин объяснил отставание от сроков «тяжелым годом» и проблемами с поставками стройматериалов, однако заверил, что, несмотря на это, «строительство ни на один день не останавливалось». По его словам, к октябрю планируется подать тепло в здание. Он также сообщил, что ранее подрядчик столкнулся с нехваткой рабочих на стройплощадке.

На вопросы депутатов о том, сколько сотрудников сейчас привлечено на монолитные работы, Андрей Кокорин ответил, что их 250 и работать им приходится в три смены.

«В Омске, для понимания, сегодня с утра только монолитных рабочих 850–900 человек. Это так – ремарочка», – отметил депутат Илья Поляков, имея в виду строительство домашней арены омской хоккейной команды «Авангард», которую «Газпром нефть» строит также к МЧМ-2023.

«Ведем работу с Минстроем РФ по приезду рабочей силы из ближайшего зарубежья, сделали заявку на 150 человек», – сказал Иван Шмидт. Он добавил, что «ситуацию отработывает» в том числе министр строительства и ЖКХ РФ Ирек Файзуллин. Кроме того, по словам Ивана Шмидта, решается вопрос о привлечении дополнительной рабочей силы с красноярскими компаниями. «Есть проблема с монолитными работами, но я думаю, что в ближайшие две недели мы выйдем в тот график, который у нас есть. Пытаемся до конца следующей недели утроить количество работающих на арене», – сказал Иван Шмидт.

Депутаты обратили внимание на уникальность ситуации, при которой проблемы частного генподрядчика с рабочими решаются силами регионального правительства и Минстроя РФ. «Объект знаковый. Частный это подрядчик или государственный – при проведении ЧМ никто спрашивать не будет. Нам необходимо провести чемпионат и, соответственно, построить ледовую арену. Поэтому всеми силами пытаемся помочь. Претензионную работу мы ведем с этим подрядчиком», – пояснил господин Шмидт. Получить комментарий «Элинальфы» не удалось: на запрос редакции по электронной почте и звонки никто не ответил.

Глава комитета по строительству и ЖКХ Законодательного собрания Новосибирской области Александр Морозов сообщил журналистам, что комитет решил систематически мониторить ход строительства объектов к МЧМ и получить от регионального минстроя четкий публичный график возведения арены. Он добавил, что в ноябре депутаты и КСП вернутся к обсуждению хода строительства.

<https://www.kommersant.ru/doc/4683629>

### **ИЗВЕСТИЯ; ЕЛЕНА ЛОРИЯ, ИРИНА ЦЫРУЛЕВА; 2021.02.11; «МЫ ДОЛЖНЫ СОЗДАВАТЬ ЭКОНОМИКУ В ГРАНИЦАХ РОССИИ, А НЕ ЗА РУБЕЖОМ»; ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР ЮРИЙ ТРУТНЕВ – О КОРОНАВИРУСЕ, ПОИСКЕ НОВЫХ РЫНКОВ ДЛЯ СБЫТА РЫБЫ И СТРОИТЕЛЬСТВЕ ГОРОДА-МЕЧТЫ НА САХАЛИНЕ**

Пандемия коронавируса не привела к катастрофическим последствиям для экономики Дальнего Востока. Там продолжают искать инвесторов для крупных инфраструктурных проектов и ищут новые рынки для сбыта продукции. На Сахалине обсуждают строительство нового города, а на острове Русский может появиться своя Силиконовая долина. Об этом в интервью «Известиям» рассказал **вице-премьер** – полномочный представитель **президента России** в ДФО Юрий Трутнев. Он также сообщил о планах

строительства атомной станции на Чукотке, создании госструктуры-монополиста для торговли необработанной древесиной и о том, какие самолеты пропишутся в парке новой региональной авиакомпании.

Но есть вторичные проблемы, связанные с экономикой. На границе с Китаем скопилось большое количество судов с уловом, которые не принимают. Мы стараемся решить вопрос с нашими коллегами из Китая на уровне дипломатических переговоров. Я к ним уже обращался, ведет работу МИД России. Пока коллеги нас слышат, скажем так, не очень. Говорят, что на упаковках обнаружили вирус, но наших специалистов к осмотру не допускают.

Дальний Восток вылавливает более 70% рыбы в Российской Федерации. Значительная часть традиционно продавалась сразу на экспорт. Но сегодня эта часть цепочки встала. Нам нужно, чтобы наши рыбаки, их семьи, вся отрасль не оказались в сложном экономическом положении, поэтому мы будем стараться диверсифицировать потоки.

Достаточно много рыбы проходило через Китай и Корею в режиме реэкспорта, дальше она шла в Европу. Почему нам не выйти на прямые поставки? Есть совершенно однозначная позиция правительства Российской Федерации: наши ресурсы должны перерабатываться на территории России. То есть продавать не сырье, а продукты переработки. Мы должны создавать рабочие места, создавать экономику в границах Российской Федерации, а не за рубежом.

Рыбоперерабатывающих мощностей у нас на Дальнем Востоке сейчас меньше, чем требуется для количества вылавливаемой рыбы. Для стимулирования рыбопереработки был введен механизм «квоты в обмен на инвестиции». Это было сделано по поручению **президента России Владимира Путина**. Задача этого механизма – вернуть в Россию деньги, которые заработаны на рыбном промысле, для расходования их на строительство новых заводов и судов.

В частности, квоты были выделены под строительство 14 рыбоперерабатывающих заводов, из которых девять уже заработали на Камчатке, в Приморье и Сахалинской области. Но таких заводов должно быть значительно больше. Для этого мы примем дополнительные меры поддержки, предоставим дополнительные возможности. В свою очередь, рыбаки говорят, что они справятся со строительством необходимого количества предприятий за полтора – максимум два года. Мы провели совещание с участием федеральных структур, рыбаков, представителей отрасли. Совместно приняты решения по поддержке отрасли, поручения федеральным ведомствам даны.

– А есть ли уже понимание, сколько потеряла экономика Дальневосточного округа за год пандемии?

– Каких-то катастрофических изменений ни на одном направлении деятельности мы не видим. Да, некоторые показатели ниже, чем в прошлом году, но спад измеряется, как правило, единицами процентов. Пик пандемии Дальний Восток прошел.

Надо учитывать, что несколько изменился характер экономических отношений между странами. Сильный удар был по отрасли обслуживания, туризма, но она на Дальнем Востоке пока не является лидирующей. Про рыбу я уже сказал – там действительно есть затруднения. Во всем остальном мир по-прежнему нуждается во всех ресурсах, которые есть на Дальнем Востоке.

«Прорыв в комфортную среду»

– Вы затронули тему туризма. Какие меры нужно принимать, чтобы эта отрасль развивалась в регионе?

– С одной стороны, туристический поток на Дальнем Востоке растет каждый год, за четыре года рост почти в полтора раза. С другой стороны, этот рост скорее связан с высоким интересом к этой уникальной территории, он не нами создан, а природными достопримечательностями.

Чтобы существенно увеличить поток, надо реализовать инвестиционные проекты – создать условия для того, чтобы строились гостиницы, рестораны, горнолыжные трассы. Я уверен, что делать это нужно на средства частных инвесторов.

– Что уже находится в работе?

– На Камчатке идет проектирование парка «Три вулкана», начали понемногу строиться гостиницы. В ближайшее время подтянем дополнительные ресурсы термальной воды ближе к Петропавловску-Камчатскому, создадим таким образом условия для реализации ряда проектов.

Активно начали работать на Сахалине. Там у губернатора есть целый ряд планов развития территории, вплоть до строительства нового отдельного города, связанного с портом Корсаков.

– Этот город будет чисто туристическим?

– Мы выйдем совсем на другую тему, которую пока не затрагивали, – что является главными проблемами в развитии Дальнего Востока. Я бы главной проблемой назвал бюджетную обеспеченность региона. Средняя бюджетная обеспеченность регионов России принята за единицу. У нас свыше единицы только одна территория – Сахалинская область, а все остальные – 0,8 и ниже. Это приводит к проблеме со сбалансированностью бюджета. Кроме того, стареет инфраструктура. Денег для того, чтобы приводить в порядок сети, дороги, тротуары, фасады домов, не хватает. Очевидно, что это вызывает не самую добрую реакцию у жителей.

«Мы умеем всё большое и не умеем ничего маленького»

– Для развития Дальнего Востока нужна его транспортная доступность, для этого и создается дальневосточная авиакомпания. На какой стадии этот проект?

– Первый шаг был сделан, когда Сахалинская область выкупила полностью пакет акций «Авроры» у «Аэрофлота». Следующий шаг – должен произойти обмен акций «Авроры» на блокирующие пакеты акций региональных компаний. Мы создаем общую структуру. Смысл в том, что у нас не будет множества авиакомпаний, каждая из которых сама по себе планирует рейсы. Все маршруты должны быть синхронизированы в интересах людей.

– Название уже придумали?

– Мы запустили опрос в интернете и получили ту же «Аврору». Гораздо важнее, не как ее назовут, а как она будет работать.

С точки зрения организационной структуры мы уже договорились. Примерно по 5% будет принадлежать десяти субъектам, 49% – Сахалинской области. Эта большая компания соберет блокирующие пакеты существующих региональных компаний – там тоже есть суда, соответствующие специалисты, мы не можем их оставить без работы. Скорее всего, получится холдинговая структура. Создав большую компанию, мы уже по отношению к ней будем разрабатывать систему мер государственной поддержки, которая позволит снизить стоимость билетов. Мы должны обеспечить и общее обучение экипажей, общую поставку судов.

– Уже есть понимание – какие самолеты будут летать?

– Тут как раз начинаются проблемы – у нас их в некоторых классах просто нет. Малых отечественных самолетов, если мы не будем вспоминать По-2, сейчас практически не существует. Дальний Восток – это огромные расстояния, малые населенные пункты. Там надо развивать сеть малых аэропортов и посадочных площадок, такая программа у **Минтранса** есть.

Но надо строить самолеты. Я должен честно признаться, что стараюсь поддержать выпуск самолета «Байкал» в Улан-Удэ. Самолет я видел, мы его показывали президенту на последнем Восточном экономическом форуме. Правда, еще надо научиться их делать и построить достаточное количество, чтобы покрыть Дальний Восток.

– Не дешевле закупить те же французские?

– Ага, а потом они нам объявят санкции и скажут: «Спасибо за покупку, но запчасти мы вам не поставим». Это первое. Второе – нам нельзя терять компетенции, это просто недопустимо. Мы всегда умели строить самолеты. Сегодня наши военные самолеты уходят аж в шестое поколение.

– Но мы сейчас говорим про пассажирские.

– Есть вещи, которые я с трудом понимаю. Как мы можем сделать современный истребитель, который сложнее на порядок, и не можем построить машину, которая просто перевозит полтора десятка пассажиров из точки А в точку Б? Уверен, что мы это можем, просто в отличие от военного авиастроения этому уделялось меньше внимания.

– Какие самолеты кроме «Байкала» могут быть в парке?

– Есть Л-410 в его локализованной на территории России версии, но «Байкал» выигрывает по ряду характеристик. Он требует меньшую полосу, у него выше дальность, меньше стоимость летного часа. Для меня имеет немалое значение и то, что он будет строиться на Дальнем Востоке.

– В этой авиакомпании будут только самолеты, о вертолетах речь не идет?

– Вертолеты тоже будут. Без вертолетов с перевозками людей на Дальнем Востоке мы пока не справимся. Но с ними та же проблема, что и с самолетами. Мы умеем всё большое и не умеем ничего маленького. Сейчас мы пытаемся построить средний вертолет Ка-62 в Приморье.

<https://iz.ru/1123052/elena-lorria-irina-tcyruleva/my-dolzny-sozdavat-ekonomiku-v-granitsakh-rossii-ne-za-rubezhom>

### **КОММЕРСАНТЪ ОНЛАЙН; СЕРГЕЙ ТОЛМАЧЕВ; 2021.02.10; ДОРОГИ ИЗ ВСЕХ РЕГИОНОВ ВЕДУТ В ОДИН СУД; БЫВШИМ ВОРОНЕЖСКИМ ЧИНОВНИКАМ ПРЕДЪЯВИЛИ ОБВИНЕНИЯ ПО ДАЛЬНЕМУ ВОСТОКУ**

ФСБ возбудила уголовное дело о превышении должностных полномочий в отношении топ-менеджеров подразделения **Федерального дорожного агентства (Росавтодор)** на Дальнем Востоке. Директор филиала в Магадане Юрий Камзолов и его заместитель Михаил Найчук, известные по работе на дорожном рынке Воронежской области, взяты под стражу по обвинению в превышении должностных полномочий. По версии следствия, они приняли некачественный ремонт моста через реку Неорчан на трассе «Колыма», нанеся **Росавтодору** ущерб в 41,5 млн руб. Защита топ-менеджеров не согласна с вменяемой в вину суммой ущерба и утверждает, что деньги подрядчику были выплачены законно.

Управление ФСБ по Магаданской области 5 февраля возбудило уголовное дело о превышении должностных полномочий с причинением тяжких последствий (п. «в» ч. 3 ст. 286 УК РФ, до 10 лет лишения свободы) в отношении топ-менеджеров местной структуры **Росавтодора** 41-летнего Юрия Камзолова и 51-летнего Михаила Найчука. С апреля прошлого года господин Камзолов является директором филиала ФКУ ДСД «Дальний Восток» в Магадане, а Михаил Найчук – его заместителем. На Дальний Восток они перебрались из Воронежа. Юрий Камзолов руководил там строительной фирмой ООО СМУ-95 и инжиниринговым центром «Проектстройинжиниринг», занимавшимся паспортизацией воронежских дорог, а Михаил Найчук – в 2017-2018 годах возглавлял дорожное агентство Воронежской области.

В основу уголовного дела лег контракт на ремонт моста через реку Неорчан на автодороге Р-504 «Колыма», который структура **Росавтодора** в июле 2019-го заключила с ООО «Мостостроительная компания» (конечными бенефициарами компании являются члены семьи экс-депутата Магаданской облдумы Владимира Голованя). Общая стоимость работ по нему составляла 153,3 млн руб. После окончания ремонта в ноябре прошлого года с моста были взяты пробы асфальтобетона.

По результатам их испытания лаборатория Росавтодора в Хабаровске выявила несоответствия по показателю содержания воздушных пустот: при нормативе от 1% до 6% они занимали долю 17-22,5%.

Такое нарушение, по версии следствия, являлось существенным нарушением условий контракта, при котором деньги подрядчику не должны были быть выплачены.

Как указано в постановлении о возбуждении уголовного дела (есть в распоряжении «Ъ»), знакомые с результатами исследования Юрий Камзолов и Михаил Найчук, несмотря на выявленные нарушения, подписали акт о приемке работ и справку об их стоимости. Это якобы привело к выплате подрядчику 41,5 млн руб. Данная сумма была квалифицирована как ущерб по уголовному делу.

Защита обвиняемых не согласна с расчетом ущерба. Как пояснили «Ъ» адвокаты Юрия Камзолова и Михаила Найчука Александр Дорохин и Николай Скребцов, стоимость работ с использованием некачественного асфальтобетона на самом деле едва превысила 2 млн руб. Эти деньги были в итоге не доплачены подрядчику в следующем месяце после приемки работ, а фигурирующая в деле сумма является общей стоимостью затрат на покрытие дорожного полотна. По словам адвокатов, выявленные ошибки при строительстве можно исправить без разбора дороги.

По ходатайству следствия Магаданский горсуд в конце прошлой недели заключил Юрия Камзолова и Михаила Найчука в СИЗО на два месяца.

Вину они не признают: господин Камзолов дал подробные показания, а господин Найчук отказался от них со ссылкой на ст. 51 Конституции РФ. Судя по постановлениям об избрании меры пресечения (есть в распоряжении «Ъ»), суд изучал показания свидетелей – работников отдела контроля качества магаданского филиала, давших изобличающие обвиняемых показания и опасаящихся давления с их стороны. Защита Юрия Камзолова и Михаила Найчука обжаловала арест в Магаданском облсуде.

<https://www.kommersant.ru/doc/4683589>

### **ГУДОК; ЮЛИЯ АНТИЧ; 2021.02.10; УРОКИ И ПЕРЕМЕНЫ; В ОАО «РЖД» ПОДВЕЛИ ПЕРВЫЕ ИТОГИ ПРОГРАММЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ С ОТРАСЛЕВЫМИ ВУЗАМИ**

Вчера генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозеров в режиме видеоконференции провел встречу с ректорами девяти отраслевых университетов. В мероприятии приняли участие заместитель главы Минтранса Владимир Токарев и врио руководителя Федерального агентства железнодорожного транспорта Александр Иванов, руководители железных дорог, преподаватели и студенты. Были подведены итоги реализации в 2020 году Программы взаимодействия компании с университетскими комплексами железнодорожного транспорта, также состоялась презентация брендированных аудиторий и новых тренажерных классов вузов.

В прошлом году была утверждена Программа взаимодействия ОАО «РЖД» с университетскими комплексами железнодорожного транспорта, она рассчитана на период до 2025 года и стала важным шагом на пути развития системы отраслевого образования. Как подчеркнул замминистра транспорта Владимир Токарев, благодаря грамотно выстроенному взаимодействию компании «РЖД» с вузами железнодорожного транспорта отрасль обеспечена квалифицированными кадрами. **«Компания понимает важность стратегического партнерства между университетским сообществом и бизнесом. Это прямая инвестиция в будущее, ведь главной ценностью любой организации является человеческий капитал»**, – отметил он. По словам Олега Белозерова, приоритетной задачей ОАО «РЖД» и отраслевых вузов остается создание благоприятных условий для учебы, работы и самореализации молодежи. **«Мы уже достигли в этом направлении значимых результатов. Так, в рейтинге работодателей, вызывающих наибольший**

карьерный интерес у студентов российских вузов, опубликованном в этом году на образовательной платформе Changellenge, ОАО «РЖД» заняло первое место в категории «Логистические компании», – отметил глава холдинга. – Отраслевые вузы были и будут надежной опорой ОАО «РЖД». Компания заинтересована в качественном обучении будущих специалистов и вносит свой вклад в улучшение образовательного процесса». В прошлом году была утверждена Программа взаимодействия ОАО «РЖД» с университетскими комплексами железнодорожного транспорта, она рассчитана на период до 2025 года и стала важным шагом на пути развития системы отраслевого образования.

### Итоги года

Документ включает восемь направлений работы – от участия представителей ОАО «РЖД» в управлении образовательными организациями до совершенствования учебного процесса и развития университетской инфраструктуры. Как подчеркнул заместитель генерального директора ОАО «РЖД» Дмитрий Шаханов, уже за первый год реализации программы удалось достичь значимых результатов. Так, в 2020 году на базе **Российского университета транспорта (МИИТ)** был создан центр по взаимодействию компании с отраслевыми вузами, а в самих университетах появились попечительские советы, в состав которых вошли руководители холдинга. Был реализован пилотный проект по отбору и сопровождению талантливых абитуриентов, а также впервые проведена оценка управленческих и профессиональных компетенций выпускников. «Ее прошли более 2 тыс. выпускников по профилям вагонного хозяйства, хозяйств перевозок, связи и пути», – рассказал Дмитрий Шаханов. При участии ОАО «РЖД» в прошлом году было разработано девять дополнительных образовательных программ по перспективным направлениям деятельности компании, в частности в области цифровизации, информатизации процессов на транспорте. Кроме того, представители работодателя провели профессионально-общественную аккредитацию 16 действующих образовательных программ.

В 2020 году более 170 педагогов приняли участие в отраслевом конкурсе профмастерства. А профессорско-преподавательские коллективы четырех вузов – **РУТ (МИИТ)**, Ростовского, Петербургского и Сибирского госуниверситетов путей сообщения – были удостоены грантов по 1 млн руб. на развитие системы отраслевого образования. Кроме того, ученые Петербургского и Дальневосточного госуниверситетов путей сообщения получили гранты ОАО «РЖД» на исследования в области создания новой техники и технологий для железнодорожного транспорта.

Важное направление программы – развитие инфраструктуры отраслевых вузов. В прошлом году в университетах было обновлено 78 аудиторий на общую сумму 988 млн руб. Были закуплены тренажерные комплексы по профессиям «оператор сортировочной горки» и «дежурный по станции и поездной диспетчер». В этом году планируется оснастить тренажерами 25 университетских лабораторий по специальностям локомотивного хозяйства. «Тренажерные комплексы позволяют студентам отрабатывать навыки работы в условиях, приближенных к производственным. На местах установлены интерактивные touch-панели, благодаря которым удается смоделировать штатные и внештатные ситуации. По каждому занятию формируется протокол, в котором отображаются результаты работы студентов», – рассказала старший преподаватель Дальневосточного госуниверситета путей сообщения Ксения Китанина. В ходе видеоконференции она провела презентацию лаборатории «Организация движения поездов».

### Брендированные площадки работодателя

В 2020 году во всех отраслевых университетах были открыты специализированные брендированные зоны ОАО «РЖД» – лекционные аудитории и коворкинги. Как ранее писал «Гудок», эти коммуникационные площадки оформлены в фирменном стиле компании (в красно-белой цветовой гамме с использованием логотипа РЖД). Там

проводятся мастер-классы, лекции, интеллектуальные и деловые игры, занятия для студентов, аспирантов и сотрудников университетов.

Онлайн-экскурсию по ковор-кинг-зоне Омского госуниверситета путей сообщения во время видеоконференции провели студенты Алексей Варнава и Анастасия Сабитова. Они являются студенческими амбассадорами компании (одноименный проект, направленный на формирование положительной репутации бренда работодателя в студенческой среде, реализуется в компании с прошлого года). «В коворкинге проходят хакатоны, мозговые штурмы. Здесь есть все необходимое для работы над проектами – рабочие столы, компьютеры, сенсорные панели, литература. Также здесь можно отдохнуть перед лекциями и вдохновиться мотивационными лозунгами компании», – рассказали присутствующим студенты. Кстати, на 2021 год в части реализации Программы взаимодействия ОАО «РЖД» с университетскими комплексами железнодорожного транспорта запланирована совместная разработка новых образовательных программ по строительным и IT-направлениям, проведение оценки профессиональных компетенций преподавателей, а также создание брендированных пространств РЖД в отраслевых колледжах и техникумах.

### **АГЕНТСТВО МОСКВА; 2021.02.10; РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА НАЧНЕТ ОСУЩЕСТВЛЯТЬ ПОДГОТОВКУ МОРЯКОВ**

С февраля 2021 года **Российский университет транспорта** начнет осуществлять подготовку членов экипажей морских и речных судов. Об этом сообщили Агентству городских новостей «Москва» в пресс-службе вуза.

«Транспортный университет прошел аккредитацию по укрупненным группам специальностей и направлений подготовки профессионального образования по водным специальностям. Соответствующий приказ был издан Федеральной службой по надзору в сфере образования и науки (Рособрнадзор) в начале февраля 2021 года», – рассказали в пресс-службе.

В вузе уточнили, что среднее профессиональное образование по программе подготовки среднего звена представлено специальностью «Техника и технологии кораблестроения и водного транспорта», высшее образование (балакавриат) – «Техника и технологии кораблестроения и водного транспорта», высшее образование и специалитет – «Техника и технологии кораблестроения и водного транспорта» и «Техника и технологии строительства».

<https://www.mskagency.ru/materials/3086075>

### **ТАСС; 2021.02.10; В ВЕРХНЕВИЛЮЙСКЕ В ЯКУТИИ ОТКРЫЛИ АЭРОПОРТ ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ**

Аэропорт в селе Верхневиллюйск в Якутии открыли после реконструкции, запланированной комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Об этом в среду сообщила **пресс-служба** регионального правительства.

Ранее пассажиров в Верхневиллюйске обслуживали в служебно-пассажирском здании, построенном в 1961 году. Оно не соответствовало требованиям федеральных авиационных правил, расходный склад горюче-смазочных материалов был изношен из-за длительной эксплуатации. Оба объекта снесли и построили заново.

«Это первый в Якутии аэропорт, который открывается после реконструкции по **комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**. Событие очень важное для всей республики, потому что для таких сел, как Верхневиллюйск, аэропорт – это гораздо больше, чем просто транспортный объект, это связь с большой землей», – приводит **пресс-служба** слова главы Якутии Айсена Николаева.

Работы велись с 2019 года. Общий объем финансирования проекта составил 283,3 млн рублей. Пропускная способность здания – 35 пассажиров в час. «Здесь расположены буфет, комната матери и ребенка, зона досмотра, помещение для хранения изъятых багажа и зона ожидания. В расходном складе может храниться 240 кубометров горюче-смазочных материалов. Также в рамках реконструкции аэропорта сделано ограждение с контрольно-пропускным пунктом. Взлетно-посадочная полоса имеет грунтовое покрытие», – добавили в **пресс-службе**.

Аэропорт в Верхневилуйске является филиалом федерального казенного предприятия «Аэропорты Севера» и принимает воздушные суда III-IV класса – самолеты Ан-26, Ан-24, Л-410, вертолеты, обеспечивает внутрирайонные авиаперевозки на воздушных судах Ан-2, Ми-8 авиакомпании «Полярные авиалинии».

«По комплексному плану модернизации и расширения магистральной инфраструктуры в этом году завершится реконструкция аэропортовых комплексов Олекминска и Жиганска, а в 2022 году – городов Нерюнгри, Вилуйск и селах Сангар, Белая Гора, Депутатский, Хандыга», – добавили в **пресс-службе**.

<https://tass.ru/ekonomika/10663857>

### **ТАСС; 2021.02.10; СЕВЕРНАЯ ОСЕТИЯ СМОЖЕТ ПРЕТЕНДОВАТЬ НА ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ**

Власти Республики Северная Осетия-Алания в 2020 году освоили все средства, которые были выделены федеральным бюджетом в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, поэтому регион может претендовать на дополнительное финансирование в текущем году. Об этом в среду сообщила **пресс-служба вице-преьера Марата Хуснуллина**.

«Все средства, которые были выделены региону в прошлом году на дорожное строительство были использованы, а значит регион и в этом году может претендовать на дополнительные средства на дорожное строительство», – говорится в сообщении по итогам встречи **Хуснуллина** с главой республики Вячеславом Битаровым.

По словам Битарова, по **нацпроекту** в регионе отремонтировали 113 километров дорог и заасфальтировали 103 тыс. кв. метров в дворовых территориях. Также при помощи федерального финансирования реконструирована дорога между городами Владикавказ и Моздок, началось строительство объезда села Мичурино в Ардонском районе и реконструкция тоннеля на дороге к курорту «Мамисон».

### **ПРАЙМ; 2021.02.10; МИНТРАНС РФ НЕ ПОЛУЧАЛ ОБРАЩЕНИЙ О СУБСИДИЯХ ДЛЯ РЖД НА ПЕРЕВОЗКУ СУГ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК**

**Минтранс России** не получал обращений о субсидиях для РЖД на перевозку сжиженного углеводородного газа (СУГ) на Дальний Восток, сообщили РИА Новости в **пресс-службе министерства**.

Независимый топливный союз (НТС) попросил **вице-преьера РФ Александра Новака** о таком субсидировании. В письме организации, которое имеется в распоряжении РИА Новости, пояснялось, что эта льгота поможет решить проблему обеспечения топливом в регионе.

«Данный вопрос **Минтрансом России** не рассматривался. Подобные обращения в ведомство не поступали», – сообщили в **Минтрансе РФ** в среду.

Минэнерго РФ в октябре 2020 года внесло в правительство законопроект о субсидировании тарифов РЖД на перевозку топлива на Дальний Восток для борьбы с топливным дефицитом в регионе. Теперь Независимый топливный союз предлагает включить в этот проект и СУГ наряду с бензином и дизельным топливом.

Президент НТС Павел Баженов подчеркивает в письме Новаку, что объем сжиженного углеводородного газа в структуре потребления топлива на Дальнем Востоке с каждым



годом растет. Топливный рынок ДФО обслуживают преимущественно два НПЗ – Хабаровский и Комсомольский, при этом из-за ремонта на первом рынок переживает сейчас кризисное время, напомнили в НТС. Если увеличить предложение СУГ в регионе, это снизит спрос на бензин, что позволит сбалансировать ситуацию на рынке, поясняет Баженов.

### **ПРАЙМ; 2021.02.10; «ВОЛЖСКОЕ ПАРОХОДСТВО» ПОДДЕРЖИВАЕТ ГОСКОНТРОЛЬ РЕЙДОВОЙ ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗОВ, НО С ОГОВОРКАМИ**

Судоходная компания «Волжское пароходство» поддерживает инициативу усиления государственного контроля и регулирования перевалки опасных грузов с судна на судно, но необходимо предусмотреть ряд вопросов, сообщили РИА Новости в компании.

На прошлой неделе **вице-премьер** Виктория Абрамченко сообщила, что подготовлен законопроект об экологической безопасности, запрещающий перегрузку с судна на судно за границами морских портов опасных и вредных веществ, к которым, к примеру, относятся нефтепродукты и ядохимикаты. Проект, подготовленный **Минтрансом РФ**, уже внесен в правительство.

Как заявили в «Волжском пароходстве», деятельность по рейдовой перевалке грузов в акватории морских портов и в исключительной экономической зоне (ИЭЗ) РФ сейчас действительно не полностью контролируется. «Инициативы по регулированию данных процессов полностью обоснованы, так как это затрагивает вопросы безопасности, и охраны окружающей среды», – объясняют в компании.

«Волжское пароходство поддерживает инициативу усиления государственного контроля и регулирования при осуществлении рейдовой перевалки, но необходимо четко детерминировать номенклатуру грузов, которые считаются опасными», – рассказали там.

В компании добавили, что также нужно проработать вопросы осуществления фактического госконтроля в территориальных водах и в ИЭЗ РФ, а также разработать правила перевалки совместно с отраслевым бизнес-сообществом. «Кроме того, регулирование не должно носить дискриминационный характер по отношению к российскому флагу в пользу иностранного, влиять на эффективность работы флота и в целом на формирование логистических цепочек по доставке и позиционированию товаров российского происхождения на международные рынки», – считают в «Волжском пароходстве».

Как пояснили в компании, рейдовая перегрузка лежит в основе схемы перевалки грузов из РФ на экспорт почти всех устьевых портов Азово-Черноморского бассейна, поскольку технология развивает конкуренцию логистических цепочек по доставке российских товаров за рубеж. Однако запрет перевалки в ИЭЗ невозможен, поскольку данное решение будет противоречить международному морскому праву.

«Сегодня перевалка в исключительной экономической зоне осуществляется в соответствии с общепринятыми международными правилами, которые отражены в руководстве по перекачке нефтепродуктов с судна на судно (OCIMF SSTS Guide) и Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов (MARPOL 73/78). Запрет перевалки в ИЭЗ невозможен, так как данное решение будет противоречить международному морскому праву», – объяснили в компании, добавив, что международная практика показывает положительный характер такого подхода.

«При должной организации работ экологические риски при осуществлении рейдовых перевалок в акватории порта или за пределами территориальных вод примерно одинаковы», – считают в судоходной компании. В целом, там полагают, что в области регулирования этой деятельности стоит сфокусироваться на регламентации действующих технологических процессов, выработать совместно наиболее эффективный механизм, позволяющий повысить качество госконтроля, но при этом не ущемляющий интересы экспортеров, российских судовладельцев и других участников логистической цепочки.

### **ТАСС; 2021.02.10; ПРАВИТЕЛЬСТВО УПРОСТИЛО ПРОХОЖДЕНИЕ ПРОВЕРОК В ПУНКТАХ ПРОПУСКА В АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЕ**

Прохождение товаров и транспорта через **пункты пропуска** в Арктической зоне ускорится благодаря закреплению за таможенными органами полномочий по проведению проверок. Как сообщает в среду **пресс-служба** кабмина, такое постановление подписал **премьер-министр** России **Михаил Мишустин**. Ожидается, что эта мера снизит издержки предпринимателей и сделает ведение бизнеса в Заполярье более комфортным.

«Решение касается различных видов контроля и надзора: санитарно-карантинного, ветеринарного и фитосанитарного. До этого такие проверки проводили Роспотребнадзор и Россельхознадзор. Аналогичный механизм ранее был протестирован в свободном порту Владивосток и доказал свою эффективность», – отметили в правительстве.

Решение вступит в силу через 180 дней. За это время сотрудники таможни пройдут необходимую подготовку, а **пункты пропуска** оснастят специальной аппаратурой.

«Принятое постановление – часть широкого комплекса мер по стимулированию социально-экономического развития Арктики, – пояснили в кабмине. – Ранее все российское Заполярье было объявлено свободной экономической зоной, резиденты которой могут рассчитывать на множество преференций, в том числе на снижение ставок по налогам и страховым взносам, применение процедуры свободной таможенной зоны, льготы по аренде земельных участков».

<https://tass.ru/ekonomika/10664451>

### **КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.02.10; АВТОБУСЫ ВЫХОДЯТ НА ОНЛАЙН; ГОРОДСКОЙ ТРАНСПОРТ МОЖНО БУДЕТ ЗАКАЗАТЬ К ДОМУ, ОПЛАТИВ ПОЕЗДКУ В ПРИЛОЖЕНИИ**

Московские власти запускают новый экспериментальный вид транспорта: можно будет заказать, как такси, небольшой автобус, указав точки начала и конца поездки. Мобильное приложение рассчитает маршрут и подберет попутчиков, а машину подадут к дому или офису в течение 20–30 минут. Стоимость новой услуги, обещают в мэрии, будет в 1,5–2 раза выше, чем билет в городском транспорте, то есть 80–100 руб. Без изменения федерального законодательства запускать новый вид транспорта нельзя, обращают внимание эксперты.

Новый гибридный вид транспорта запустят в пилотном режиме в ТиНАО в первом полугодии, рассказал вице-мэр Москвы Максим Ликсутов. Воспользовавшись мобильным приложением «Московский транспорт», где нужно указать точки старта и финиша поездки, можно вызвать небольшой автобус на 8–16 мест, который в течение 20–30 минут прибудет прямо к дому или офису. Местом посадки может стать остановка общественного транспорта или иное место, где не запрещена остановка – ее определит управляющий системой софт. Из слов чиновника можно сделать вывод, что речь идет не о персональном транспорте, а скорее о такси, которое подбирает попутчиков по пути следования по аналогии, например, с известным сервисом BlaBlaCar. Так, маршрут, обещают в мэрии, будет рассчитан исходя из количества и географии заказов по району, а автобус подан в 500-метровую зону от точки заказа.

Машина сможет, к примеру, забрать группу людей около жилого комплекса и довезти до метро, забирая и высаживая по дороге других пассажиров.

Для каждого из них время поездки будет фиксированное и «гарантированное», обещает дептранс.

В рамках пилота в ТиНАО будет задействовано 50 небольших автобусов. Партнером дептранса по проекту выступает КамАЗ – компания поможет налаживать программное обеспечение, при этом, по данным “Ъ”, будут использоваться автобусы Iveco.

Детали новой технологии пока в проработке.

Стоимость поездки будет примерно в 1,5–2 раза дороже обычной поездки на городском транспорте (то есть 80–100 руб.).

Оплата будет происходить при брони поездки через приложение. Вероятно, появится система идентификации пассажиров, позволяющая водителю понять, кого он обслуживает. Время ожидания пассажира, скорее всего, будет в пределах пяти минут. Но пока неясно, что будет, если гражданин опоздал на рейс – вернут ли деньги за бронь.

Аналоги предложенных дептрансом систем уже используются в Лондоне (Dial-a-Ride), Берлине (BerlKonig), Дубае (Bus on Demand), Нью-Йорке (Via). Новый вид транспорта позволит строить «гибкие маршруты исходя из спонтанной потребности жителей», пояснил Максим Ликсутов. «Это важно в отдаленных районах, где надо довести пассажиров до метро, МЦД, магистральных маршрутов, школ, офисов и других объектов», – говорит он. ТиНАО выбран в качестве пилотной площадки, поскольку из-за узких дорог там не могут проехать полноценные автобусы, расстояние между кварталами большое, а жители нуждаются в перевозках.

По сути, это «реинкарнация маршрутного такси», считает **член общественного совета при Минтрансе Кирилл Янков**.

«Персонализация и развитие технологий позволяют перевозчикам генерировать разные маршруты и подавать транспортные средства в зависимости от загруженности – от обычного такси до полноценного автобуса», – говорит он. – За этим будущее». Эксперт заметил, что такой вид транспорта больше подходит для районов с неплотной застройкой за пределами МКАД: «В условиях города спрос на перевозки, как правило, уже удовлетворен маршрутным транспортом». Все жители новым видом транспорта пользоваться точно не будут, добавляет председатель Общероссийского объединения пассажиров Илья Зотов, но для тех, кто живет в отдаленных районах и хочет добраться до метро, новые автобусы будут удобны.

Новая схема перевозок противоречит федеральному законодательству, согласно которому перевозчик не может отступать от установленного маршрута, обращает внимание Кирилл Янков. Президент Московского транспортного союза Юрий Свешников назвал проект «концептуально правильным», но модель имеет все признаки заказных перевозок. Останавливаться и брать пассажиров заказным автобусам на улично-дорожной сети в Москве запрещено, это указано в постановлении столичного правительства, напомнил господин Свешников. Если автобусы будут иметь не более восьми мест, то они получают статус такси, но для этого у них должен быть шашечный пояс на борту, фонарь и другие обязательные атрибуты.

<https://www.kommersant.ru/doc/4683710>

### **РИА ФАН; 2021.02.10; АВТОЭКСПЕРТ ПРЕДЛОЖИЛ ПЕРЕНЕСТИ НА ПОЛГОДА ВВЕДЕНИЕ НОВЫХ ПРАВИЛ ТЕХОСМОТРА**

Введение новых правил прохождения техосмотра в России следовало бы перенести на полгода. По мнению автоэксперта и партнера аналитического агентства «Автостат» Игоря Моржаретто, к нововведениям оказались не готовы не только операторы пунктов ТО, но и в **Министерстве транспорта и МВД**.

«Если с 1 марта попытаться запустить всю эту систему, то возможно, будет коллапс на пунктах прохождения техосмотра, связанный с тем, что сами пункты не готовы, ГИБДД не готова. Да и обновленная единая информационная система техосмотра вряд ли справится с таким потоком информации. Тем более что ее работа и так вызывала много нареканий в прошлые годы», – утверждает Моржаретто.

Автоэксперт считает, что для введения новых правил прохождения ТО необходимо больше времени – для подготовки как самих пунктов техосмотра, так и ведомств, курирующих и контролирующих эту процедуру. Игорь Моржаретто предположил, что вступление нововведений в силу будет перенесено.

«Поскольку, как выяснилось, многие заинтересованные организации, компании, министерства и ведомства не готовы с 1 марта приступить к техосмотру автотранспорта с новыми требованиями, то вполне возможно, что это нововведение придется перенести. Во всяком случае, такие предложения уже поступали от организаций, и даже в Госдуме обсуждается этот вопрос», – сообщил собеседник ФАН.

Согласно уже принятым нормативам, с 1 марта водитель должен будет проходить процедуру техосмотра в специальном сервисном пункте, аккредитованном Российской страховой ассоциацией. Во время процедуры автомобиль будут фотографировать с указанием координат техцентра. Вся информацию о техническом состоянии, а также данные о техосмотре будут добавлять в цифровую диагностическую карту и закрепят электронной подписью специалиста, проводившего процедуру.

Доступ к базе (ЕАИСТО) будет у страховых компаний для оформления полиса ОСАГО и у МВД для проверки подлинности карты и работы сервисного центра. В случае нарушения процедуры законом предусмотрены крупные штрафы и даже уголовное преследование.

<https://riafan.ru/1384841-avtoekspert-predlozhit-perenesti-na-polgodu-vvedenie-novykh-pravil-tekhosmotra>

### **НОВОСТИ ТРАНСПОРТА; 2021.02.10; РАБОТУ ТРАНСПОРТА НОВОКУЗНЕЦКА ПРОВЕРЯТ ПРЕДСТАВИТЕЛИ ОБЩЕСТВЕННОГО СОВЕТА МИНТРАНСА РОССИИ**

В четверг с рабочим визитом в Новокузнецк приедет **член Общественного совета при Минтрансе России, глава Объединения пассажиров Илья Зотов**, об этом сообщает **пресс-служба** организации. Эксперт проверит работу городского транспорта и организацию процесса перевозок, спустя два месяца после проведения реформы в сфере пассажирских перевозок.

«В наш адрес регулярно поступают обращения от жителей Новокузнецка на работу транспорта. Многие действия органов власти в части управления работой транспорта вызывают у пассажиров вопросы, людям приходится ждать транспорта на остановках длительное время из-за нехватки транспортных средств или не комфортной маршрутной сети. Мы понимаем, что при запуске подобных масштабных проектов могут возникать сбои, где-то это вызвано объективными факторами, но главное делать правильные выводы и слышать людей. Поэтому с активистами города мы провели опрос о качестве работы транспорта, сформулировали перечень конкретных мер и планируем их передать мэру города. В рамках своей поездки планирую проехать по наиболее проблемным маршрутам и составить свое мнение о ходе реформы», – сообщил **член Общественного совета при Минтрансе России Илья Зотов**.

Помимо городских перевозок Новокузнецка, эксперт оценит работу аэропорта, междугородних автобусов, такси и вокзалов. Также в рамках визита в Сибирский федеральный округ Зотов посетит Новосибирск и Омск, где проанализирует работу этих городов.

<https://www.transport-news.ru/20210210/15277.html>

### **КОММЕРСАНТЬ САМАРА; СЕРГЕЙ ТИТОВ; 2021.02.10; ЭЛЕКТРИЧКА ВОЗВРАЩАЕТСЯ; УЛЬЯНОВСКАЯ ОБЛАСТЬ ВОССТАНАВЛИВАЕТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СООБЩЕНИЕ МЕЖДУ СОСЕДНИМИ РЕГИОНАМИ**

Вопрос восстановления железнодорожного сообщения Сызрань – Кузнецк, прекращенного почти семь лет назад, в правительстве Ульяновской области считают уже окончательно решенным и заявляют, что с марта электропоезда начнут снова курсировать по южной части территории Ульяновской области, соединяя города Самарской и Пензенской областей. Толчком к возврату маршрута стала автомобильная катастрофа на

трассе М5 «Урал», в которой погибли 12 пассажиров автобуса. В правительстве Ульяновской области уверены, что возвращение электрички Сызрань – Кузнецк позволит повысить безопасность передвижения жителей в южной части региона. Кроме того, власти региона на федеральном уровне решают вопрос повышения безопасности и самой автомобильной магистрали. В региональном заксобрании готовы поддержать исполнительную власть в необходимости субсидирования маршрута из регионального бюджета, однако отмечают, что вернуть электрички следовало намного раньше.

8 марта будет возобновлено движение электрички по маршруту Сызрань – Кузнецк, проходящему вдоль всей южной части Ульяновской области и соединяющему города и поселки Самарской, Ульяновской и Пензенской области. Об этом „Ъ“ сообщил в среду первый **вице-премьер** правительства Ульяновской области Андрей Тюрин. В среду по поручению губернатора региона Сергея Морозова чиновники облправительства выезжали непосредственно в районы южного куста региона с целью оценки объема работ по приведению в должное состояние перронов, их освещения и подъездных дорог железнодорожных станций, находящихся на этой ветке.

Вопрос о необходимости восстановления этого пригородного железнодорожного сообщения был поднят Сергеем Морозовым сразу же после автокатастрофы, случившейся 29 января под Сызранью (на трассе М5 «Урал»), в которой погибли 12 пассажиров микроавтобуса, следовавшего из Сызрани в населенные пункты Новоспасского района Ульяновской области. Особенность этого участка трассы в том, что он проходит фактически параллельно железнодорожной ветке, соединяющей Сызрань (Самарская область) и Кузнецк (Пензенская область). Населенные пункты, в которые направлялся микроавтобус, находятся как раз на этой железнодорожной ветке или рядом с ней. Трагедии могло не случиться, если бы действовало еще и железнодорожное сообщение. Ранее оно существовало, но было прекращено в августе 2014 года. Как пояснил „Ъ“ возглавлявший в тот период профильное министерство Дмитрий Вавилин, «когда принималось решение об отмене поезда, учитывались его низкая востребованность и отказ Самарской области от компенсации своей части маршрута». В то же время, по данным „Ъ“, фактически решение о прекращении перевозок по маршруту Сызрань – Кузнецк было принято Башкортостанской пригородной пассажирской компанией (АО БППК, дочерняя компания РЖД) в связи с тем, что задолженность бюджета Ульяновской области перед БППК по компенсации выпадающих доходов в августе 2014 года составила 50,6 млн руб., всего выпадающие доходы по 2014 году составляли 151,8 млн руб., в то время как в бюджете региона на их компенсацию было заложено только 42,5 млн руб. В конце 2014 года правительство региона было вынуждено отказаться от части железнодорожных пригородных маршрутов, заменив их автобусными перевозками, из 15 маршрутов осталось на тот момент 9. Долг перед БППК частями выплачивается регионом до сих пор.

Сразу же после трагедии с автобусом Сергей Морозов в беседе с „Ъ“ сказал, что уже поставил вопрос перед облправительством о необходимости возобновления железнодорожного сообщения Сызрань – Кузнецк, заметив, что «это вопрос, который надо решать трем регионам», и этот вопрос он уже обсудил с самарским губернатором Самарской области Дмитрием Азаровым.

В среду Андрей Тюрин пояснил „Ъ“, что «Самара подтвердила свое согласие на софинансирование маршрута, Пенза еще рассматривает вопрос, хотя в целом согласилась». По его словам, планируется, что это будет электропоезд с четырьмя вагонами. Электричка утром должна будет выходить из Кузнецка в Сызрань и вечером – обратно (расписание еще уточняется). Общее количество остановок – 27, из них 17 – на территории Ульяновской области, в Самарской области – 6, в Пензенской – 4 остановки. Уровень необходимых субсидий еще просчитывается, однако ориентировочно общий объем компенсации выпадающих доходов для трех регионов ориентировочно составит 17

млн руб., из них около 10 млн ложится на Ульяновскую область (длина маршрута – 132 км, из них по Ульяновской области – 82,5 км).

**Кроме того, как сообщил „Ъ“ региональный министр транспорта Евгений Лазарев, по поручению губернатора министерство принимает меры для повышения безопасности автомобильного движения на трассе М5 «Урал». В понедельник, по его словам, этот вопрос поднимался на совещании комиссии по безопасности дорожного движения (с участием представителей федеральных структур). «Мы намерены выйти на Министерство транспорта РФ с предложением обеспечить полное разделение встречных полос на протяжении всей транзитной части дороги, проходящей по нашему региону. Готовится обращение, чтобы включить эту дорогу в комплексный план модернизации транспортной отрасли РФ. Губернатор намерен по этому поводу лично встретиться с министром транспорта России», – сказал министр. Сколько лет может продлиться модернизация дороги, пока неизвестно, но, по словам министра, «уже в этом году планируется начать проектирование».**

Председатель профильного комитета регионального заксобрания Дмитрий Грачев высказал уверенность, что депутатский корпус поддержит предложения облправительства по включению дополнительного субсидирования в бюджет2021. По его словам, это необходимо, потому что развитая транспортная система, и в первую очередь железнодорожное сообщение, «это основа любого цивилизованного развития», а отсутствие его ведет к деградации и вымиранию поселений. «Надо было давно вернуться к вопросу возвращения электрички, о чем просили жители южных районов, жалуясь на то, что в противном случае им придется покидать свои поселения. Мы поднимали этот вопрос, но нам отвечали, что на это не хватает бюджетных средств», – сказал депутат.

<https://www.kommersant.ru/doc/4683740>

### **РИА НОВОСТИ; 2021.02.10; ПЕРЕЧЕНЬ ГРУЗОВ БЕЛОРУССИИ, ПОСТАВЛЯЕМЫХ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ РФ, МОГУТ РАСШИРИТЬ – ПОСОЛ**

Посол России в Белоруссии Дмитрий Мезенцев сообщил, что индикативный объем перевалки белорусских нефтепродуктов через порты России в 2021 году определен на уровне свыше 1,5 миллиона тонн, эксперты сторон прорабатывают вопрос о расширении перечня грузов, поставляемых через российские порты.

Президент Белоруссии Александр Лукашенко в августе 2020 года заявил о возможной переориентации торговых потоков с портов Прибалтики на другие. Правительство РФ в конце января 2021 года утвердило проект соглашения с Белоруссией о перевозке и перевалке белорусских нефтепродуктов через российские порты. Соглашение по перевозке белорусских нефтепродуктов будет действовать до 31 декабря 2023 года с возможностью автоматического продления. Итоговый документ с белорусской стороны поручено подписать **Минтрансу РФ**. Согласно проекту, российские порты в 2021 году могут перевалить до 2 миллионов тонн белорусских нефтепродуктов.

«Уже обозначены индикативные показатели объема перевалки белорусских нефтепродуктов через порты России, который должен составить в текущем году свыше 1,5 миллионов тонн. Заявлено о таком сотрудничестве и на ближайшую перспективу. Соответствующее межправительственное соглашение будет подписано министрами транспорта в самое ближайшее время – под эгидой комиссии по обеспечению формирования объединенной транспортной системы Союзного государства», – сказал Мезенцев в интервью РИА Новости.

По его словам, «прорабатывается – пока на экспертном уровне – и возможность поставок по этому маршруту других грузов».

Посол также прокомментировал возможность покупки Белоруссией терминала в российском порту. «Что касается покупки или участия белорусской стороны в

строительстве терминала в российском порту – тема видится перспективной, но требует детальной проработки, в том числе и ее финансового аспекта», – сказал он.

<https://ria.ru/20210210/mezentsev-1596857053.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2021.02.10; АБХАЗИЯ ПРЕДЛОЖИЛА РОССИИ ОТКРЫТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СООБЩЕНИЕ С АРМЕНИЕЙ**

Парламент Абхазии обратился в Госдуму России с заявлением о том, что республика готова на равноправных условиях участвовать в проекте по открытию железнодорожного сообщения между Россией и Арменией через Абхазию, сообщил председатель комитета Народного собрания (парламента) по международным, межпарламентским связям и связям с соотечественниками Астамур Логуа.

«Инициатива принадлежит нашему комитету. Так как мы отслеживаем то, что происходит в регионе и конфликт, который имел место быть в Нагорном Карабахе, и который разрешается таким путем. Мы приветствуем то, что происходит разблокирование транспортных коммуникаций», – сказал Логуа Sputnik Абхазия.

По словам депутата, Абхазия всегда заявляла, что готова на равноправных условиях участвовать в больших региональных проектах, а исходя из того, что после окончания войны в Нагорном Карабахе страны региона стали обсуждать возможность открытия железнодорожного сообщения, Абхазия не должна остаться безучастной. Логуа добавил, что 4 февраля в парламенте Абхазии состоялись расширенные комитетские слушания, на которых обсуждались варианты, которые нужно использовать, чтобы добиться успеха в этом вопросе.

Одиннадцатого января президент РФ Владимир Путин встретился с президентом Азербайджана Ильхамом Алиевым и премьер-министром Армении Николом Пашиняном. По итогам встречи стороны решили возобновить железнодорожное сообщение между странами. Алиев заявил, что у Армении через территорию Азербайджана будет железнодорожное сообщение с Россией.

<https://ria.ru/20210210/soobschenie-1596776143.html>

### **ПРАЙМ; 2021.02.10; БЕЛОРУССКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ПРОДАЛА СВЫШЕ 7,5 ТЫС БИЛЕТОВ НА ПОЕЗДА В СООБЩЕНИИ С РФ**

Белорусская железная дорога (БЖД) с 4 февраля, в день старта продажи билетов на поезда в сообщении с РФ, реализовала свыше 7,5 тысячи проездных билетов, сообщается на сайте компании.

При этом поездом № 2 Минск-Москва, который отправился из столицы Белоруссии 8 февраля, было перевезено 320 пассажиров, а на поезд № 1 Москва-Минск отправлением из Москвы 9 февраля на данный момент реализовано 310 проездных документов, сообщается на сайте БЖД.

«С момента открытия продажи проездных документов, (4 февраля 2021 года), Белорусской железной дорогой на поезда в сообщении с Российской Федерацией реализовано более 7,5 тысяч билетов. Из них 74,6% или 5,6 тысячи проездных документов – на фирменный поезд «Беларусь» № 2/1 Минск-Москва, формирования БЖД», – говорится в сообщении.

На сайте БЖД также уточняется, что реализация проездных документов на международные пассажирские поезда осуществляется за 60 суток до их отправления.

«К примеру, сегодня у пассажиров есть возможность приобрести билеты на поезда, курсирующие в сообщении с Российской Федерацией, вплоть до 9 апреля», – добавили в БЖД.

Пресс-центр БЖД напомнил, что на первоначальном этапе в сообщении Белоруссия-РФ организовано курсирование поезда «Беларусь» №2/1 Минск-Москва. В сообщении также отмечается, что предусмотрена остановка на станции Минск-Пассажирский для

посадки/высадки пассажиров фирменному поезду «Янтарь» № 30/29 Калининград-Москва.

В настоящее время проезд в сообщении Минск-Москва-Минск возможен только для граждан Белоруссии и Российской Федерации, обращает внимание пресс-центр БЖД в своем сообщении.

### **ПРАЙМ; 2021.02.10; РЖД В ЯНВАРЕ УВЕЛИЧИЛИ ПОГРУЗКУ ЭКСПОРТНЫХ ГРУЗОВ В ПОРТЫ НА 11,7%, ИЗ НИХ УГЛЯ – НА 24,4%**

Погрузка экспортных грузов на сети РЖД в российские морские порты в январе 2021 года выросла на 11,7% по сравнению с предыдущим годом, в том числе угля – почти на четверть, сообщила компания.

«Погрузка экспортных грузов на сети железных дорог ОАО «РЖД» в адрес российских морских портов в январе 2021 года составила 29,8 млн тонн, что на 11,7% больше, чем за аналогичный период 2020 года», – говорится в сообщении в среду.

В том числе, в порты Северо-Запада отправлено 12,3 миллиона тонн (+15,8%), Юга – порядка 7,6 миллиона тонн (+7,8%), Дальнего Востока – 9,9 миллиона тонн (+19,1%).

Доля угля в структуре экспортного грузопотока составила 49,5%, нефтяных грузов – 23,5%, черных металлов – 7,2%, удобрений – 5,8%, зерна – 3,8%.

«Погрузка угля в порты в январе 2021 года выросла на 24,4%, составив 14,7 миллиона тонн», – говорится в сообщении.

В частности, в порты Дальнего Востока отправлено 8,3 миллиона тонн твердого топлива (+21,1%), в порты Юга – 1,8 миллиона тонн (рост в 1,5 раза), в порты Северо-Запада – около 4,7 миллиона тонн (+21,9%).

### **НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.02.10; НА «ГОСУСЛУГАХ» ПОЯВИЛАСЬ ВОЗМОЖНОСТЬ ЗАРЕГИСТРИРОВАТЬ ДРОН И ПОЛУЧИТЬ ЛИЦЕНЗИЮ НА ЭКСПОРТ**

Оформить разрешительную документацию ряда ведомств теперь можно в электронном виде на Едином портале государственных и муниципальных услуг. Это позволит сократить сроки получения разрешений, сообщает пресс-служба Министерства цифрового развития, связи и массовых коммуникаций РФ.

Первые три ведомства перевели выдачу разрешительных документов в электронный вид, и теперь на портале госуслуг доступны следующие новые сервисы: учет беспилотных гражданских воздушных судов с максимальной взлетной массой от 0,25 до 30 кг (Росавиация), регистрация средств массовой информации (Роскомнадзор), выдача лицензий и других разрешительных документов на экспорт и импорт отдельных видов товаров (Минпромторг России). В Минцифры отметили, что по указанным услугам в год поступает более 35 тыс. обращений.

«Мы существенно упростили процесс получения разрешений как на стороне заявителя, так и на стороне ведомства. По нашей оценке, в результате этой работы удастся сократить до 70 тыс. ежегодных личных визитов в органы власти», – сообщил замглавы Минцифры России Дмитрий Огуряев.

По словам заместителя руководителя Росавиации Дмитрия Ядрога, поставить беспилотное воздушное судно на учет стало проще и быстрее: пользователь тратит на заполнение электронной формы менее 30 минут.

«За счет цифровой трансформации удалось сократить срок получения разрешений на треть – с 15 до 10 рабочих дней, а заинтересованные ведомства теперь смогут получать информацию о выданных разрешениях из электронного реестра, что исключает возможность подделки разрешительных документов», – отметил замглавы Минпромторга России Олег Бочаров.



В феврале 2020 года правительство Российской Федерации утвердило план перехода 15 федеральных органов власти на выдачу разрешений в электронном виде. План включает в себя 47 разрешений, наиболее востребованных гражданами и представителями бизнеса, и рассчитан до конца 2021 года. Работы ведутся в рамках нацпрограммы «Цифровая экономика».

<https://национальныепроекты.пф/news/na-gosuslugakh-poyavilas-vozmozhnost-zaregistrirovat-dron-i-poluchit-litsenziyu-na-eksport>

### **ТАСС; 2021.02.10; АЭРОПОРТ В ЗЕЕ АМУРСКОЙ ОБЛАСТИ НАЧНЕТ ОБСЛУЖИВАТЬ РЕЙСЫ В МАРТЕ ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ**

Прием и отправка рейсов с марта возобновляется в аэропорту города Зея на севере Амурской области после первого этапа реконструкции, сообщила **пресс-служба министерства транспорта** региона.

«Введена первая очередь реконструкции аэропорта Зея, этот этап позволил возобновить перевозки пассажиров самолетами. Первый прямой регулярный рейс между Благовещенском и Зеей запланирован на 1 марта», – говорится в сообщении.

Уточняется, что на первом этапе проведена реконструкция взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек, объектов электроснабжения, очистных сооружений, патрульной автодороги и ограждения аэродрома. На втором этапе закончат работы по перрону, складу ГСМ и хозяйственным зданиям. Вторую очередь планируется сдать к июлю 2021 года.

Полеты будет осуществлять авиакомпания «СиЛА» по понедельникам и четвергам. Стоимость билета – от 2 741 рублей.

Зея находится в 530 км от Благовещенска. В городе проживает почти 23 тыс. человек.

<https://tass.ru/obschestvo/10663519>

### **ТАСС; 2021.02.10; UTAIR ЗАПУСТИТ ПЕРВЫЙ ПРЯМОЙ РЕЙС ИЗ НИЖНЕВАРТОВСКА В СОЧИ**

Авиакомпания Utair 4 июня начнет выполнять первый прямой рейс из Нижневартовска, второго по численности населения города Ханты-Мансийского автономного округа, в Сочи. В настоящее время другие авиакомпании полет по данному маршруту не осуществляют, сообщила в среду **пресс-служба** администрации города.

Прямых рейсов из Нижневартовска в Сочи в настоящее время нет.

«Из Нижневартовска появится прямой рейс в Сочи. Полеты будет осуществлять авиакомпания Utair», – сказано в сообщении.

Полеты будут осуществляться на лайнере Boeing 737 по пятницам и воскресеньям. «Первый рейс состоится 4 июня. Вылет из Нижневартовска запланирован на 18:20 (16:20 мск). Время в пути – 4 часа 30 минут», – уточнили в **пресс-службе**.

Стоимость билетов по минимальному тарифу без багажа – от 11,8 тыс. рублей. По данным сервиса «Яндекс.Путешествия», рейс из Нижневартовска в Сочи с пересадкой в Самаре либо Москве сейчас занимает 6 часов 50 минут и 7 часов 50 минут соответственно, цена билета – 12,5 тыс. и 12,9 тыс. рублей соответственно.

<https://tass.ru/ural-news/10663975>

### **ТАСС; 2021.02.10; НОВЕЙШИЕ ВЕРТОЛЕТЫ КА-62 ЗАКУПАЮТ ДЛЯ ЕДИНОЙ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ АВИАКОМПАНИИ – ТРУТНЕВ**

Новейшие гражданские вертолеты Ка-62, производимые на заводе «Прогресс» в Приморье, будут закуплены для создаваемой на Дальнем Востоке единой авиакомпании. Об этом сообщил журналистам **вице-премьер** – полномочный представитель **президента РФ** в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) Юрий Трутнев по итогам посещения предприятия в среду.

«Шестьдесят вторая машина (вертолет Ка-62 – прим. ТАСС), которая в среднем классе готовится к выпуску, действительно очень нужна и для Дальнего Востока, и для всей страны. У нас огромные расстояния, не все населенные пункты можно оснастить аэропортами и посадочными площадками, а людям нужно передвигаться, иногда оказать срочную помощь. Компания «Аврора», созданием которой мы сейчас занимаемся, уверен в том, что машина будет востребована в компании, обязательно какое-то количество вертолетов будет закуплено», – сказал Трутнев.

Он отметил, что сейчас рынок судов с вертикальным взлетом в основном занят Ми-8, но эта машина не всегда целесообразна, так как из-за маленького числа пассажиров рейс становится очень дорогим.

Губернатор Приморья Олег Кожемяко по итогам посещения завода «Прогресс» сообщил, что летные испытания Ка-62 закончатся ориентировочно в октябре, и к ноябрю он должен получить сертификат летной годности. В этом случае регион намерен приобретать такие вертолеты для санитарных перевозок. По его словам, вертолет может выполнять широкий спектр задач: перевозка пассажиров, оказание экстренной медицинской помощи, проведение воздушных работ, а также наблюдение, транспортировка грузов, патрулирование и экологический мониторинг, поисково-спасательные операции.

### **ВЕСТИ КАЛИНИНГРАД; 2021.02.10; В РОСПОТРЕБНАДЗОРЕ РАССМОТРЯТ ВОПРОС О ВОЗОБНОВЛЕНИИ РЕГУЛЯРНЫХ РЕЙСОВ ИЗ КАЛИНИНГРАДА В МИНСК**

Губернатор региона Антон Алиханов обсудил с руководителем Роспотребнадзора Анной Поповой вопрос возобновления регулярных рейсов из Калининграда в Минск. Как отметил глава Калининградской области, уже направлено официальное обращение в ведомство по этому вопросу. Антон Алиханов написал на своей страничке в соцсети, что региональные власти надеются на скорейшее согласование со стороны санитарных врачей.

<http://vesti-kaliningrad.ru/v-rospotrebnadzore-rassmotryat-vopros-o-vozobnovlenii-regulyarnyx-rejsov-iz-kaliningrada-v-minsk/>

### **ТАСС; 2021.02.10; В МИД РФ ЗАЯВИЛИ, ЧТО РОССИЯ НЕ МЕНЯЕТ УСЛОВИЙ ДЛЯ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ АВИАСООБЩЕНИЯ С ГРУЗИЕЙ**

Вопрос о возобновлении авиасообщения между Россией и Грузией по-прежнему зависит от ситуации с пандемией коронавируса, а также от выполнения грузинской стороной условий для обеспечения безопасности россиян на территории страны. Об этом в интервью ТАСС заявил **заместитель министра** иностранных дел России Андрей Руденко. «Что касается восстановления авиасообщения, то помимо известных ограничений, связанных с пандемией COVID-19, по-прежнему действует указ президента Российской Федерации от 21 июня 2019 года №287 «Об отдельных мерах по обеспечению национальной безопасности Российской Федерации от преступных и иных противоправных действий», введенный в связи с провокацией грузинских радикалов летом 2019 года. Условия отмены данного указа неоднократно озвучивались российскими официальными лицами», – отметил замглавы МИД РФ.

По указу **президента России**, российским авиакомпаниям с 8 июля 2019 года временно запрещено осуществлять воздушные перевозки в Грузию. С этой же даты вступило в силу решение **Минтранса РФ** о приостановке полетов грузинских авиакомпаний в Россию. Российские власти пошли на этот шаг после того, как 20 июня того же года несколько тысяч человек устроили в Тбилиси у здания парламента антироссийский митинг. Поводом для массовой акции стало участие депутата Госдумы Сергея Гаврилова и других делегатов из России в работе Межпарламентской ассамблеи православия, которая была организована принимающей стороной в стенах грузинского парламента.

<https://tass.ru/politika/10664507>

### **ТАСС; 2021.02.10; КАЗАХСТАН УВЕЛИЧИВАЕТ ЧИСЛО АВИАРЕЙСОВ С РОССИЕЙ С ТРЕХ ДО ДЕСЯТИ В НЕДЕЛЮ**

Власти Казахстана приняли решение об увеличении числа пассажирских авиарейсов с Россией с трех до десяти в неделю. Об этом сообщила **пресс-служба** комитета гражданской авиации Министерства индустрии и инфраструктурного развития Казахстана в среду.

«В соответствии с решением межведомственной комиссии по недопущению возникновения и распространения коронавирусной инфекции на территории Республики Казахстан от 9 февраля 2021 года под председательством заместителя **премьер-министра** Республики Казахстан Ералы Тугжанова разрешено увеличение/возобновление регулярных международных пассажирских рейсов со следующими странами: с Россией – на семь рейсов – с трех до 10 рейсов в неделю с каждой стороны», – говорится в сообщении.

Отмечено, что по маршруту Нур-Султан – Москва число авиарейсов увеличивается с двух до четырех в неделю с каждой стороны. По маршруту Алма-Ата – Москва число рейсов вырастет с одного до четырех в неделю с каждой стороны. Кроме того, возобновляется выполнение рейсов по маршрутам Шымкент – Москва и Актау – Москва – по одному рейсу в неделю с каждой стороны.

По данным **пресс-службы**, Казахстан также увеличивает число пассажирских авиарейсов на Мальдивы, в Киргизию, Узбекистан и на Украину. «Рейсы будут выполняться со строгим соблюдением санитарно-эпидемиологических норм и в соответствии с опубликованным расписанием на сайтах авиакомпаний», – пояснили в комитете гражданской авиации.

<https://tass.ru/ekonomika/10670317>

### **ТАСС; 2021.02.10; КАТАР ВОССТАНОВИТ АВИАСООБЩЕНИЕ С РОССИЕЙ В НАЧАЛЕ МАРТА**

Катарская авиакомпания Qatar Airways возобновит рейсы в Москву в начале марта.

Об этом говорится в сообщении, размещенном в среду на сайте авиаперевозчика.

В нем отмечается, что Qatar Airways «возобновит полеты в Москву с 3 марта». Авиакомпания уточняет, что на начальном этапе между Дохой и Москвой будет совершаться три рейса в неделю.

Авиасообщение между Россией и Катаром были прерваны из-за пандемии коронавируса.

<https://tass.ru/ekonomika/10670541>

### **РИА НОВОСТИ; 2021.02.10; ТУНИС ПРЕДЛОЖИЛ РОССИИ ВОЗОБНОВИТЬ ЧАРТЕРНЫЕ РЕЙСЫ**

Тунисские власти предложили РФ возобновить чартерное авиасообщение, идет подготовка к восстановлению туристического потока, сообщил в интервью РИА Новости посол РФ в Тунисе Сергей Николаев.

Посол сообщил, что с 2016 года число посетивших Тунис российских туристов неуклонно росло и достигло на своем максимуме 640 тысяч человек в год. «Имелись предпосылки довести эту цифру до 800 тысяч, а по некоторым оценкам и до 1 миллиона человек. Однако пандемия COVID-19 не дала реализовать эти планы. Тунис был практически закрыт для въездного туризма», – отметил Николаев.

По словам Николаева, с руководством Туниса достигнуто взаимопонимание о том, что безопасность российских граждан является абсолютным приоритетом. Посольство постоянно контактирует с минтуризма Туниса и отслеживает санитарно-эпидемиологическую обстановку.

«Уверен, что туристический поток возобновится по мере нормализации ситуации. Постепенно к этому готовимся. Сделаны первые конкретные шаги. Тунисское правительство приняло «особые» меры в отношении российского туристического рынка и предложило возобновить чартерные рейсы из России. А российские авиационные власти выдали разрешение авиакомпании «Аэрофлот» на осуществление регулярных полетов из Москвы в Тунис (до семи в неделю)», – сообщил Николаев.

<https://ria.ru/20210210/tunis-1596769366.html>

### **РИА НОВОСТИ; 2021.02.10; В АЭРОПОРТУ ДОМОДЕДОВО ОТКРЫЛСЯ ПУНКТ ВАКЦИНАЦИИ ОТ КОРОНАВИРУСА**

Пункт вакцинации от коронавируса открылся в московском «Домодедово», сообщает **пресс-служба** аэропорта.

«В пассажирском терминале московского аэропорта «Домодедово» открылся пункт вакцинации от COVID-19 для гостей аэровокзала», – говорится в сообщении.

Сделать бесплатную прививку смогут граждане РФ (необходимые документы – паспорт, полис, СНИЛС), иностранные граждане с видом на жительство (необходимые документы – полис, СНИЛС), при этом они должны быть старше 18 лет и не иметь противопоказаний.

Пункт находится на втором этаже в зоне прилёта внутренних линий, время работы – по будням с 9.00 до 16.00. Пациентов будут принимать без предварительной записи медработники Домодедовской центральной городской больницы.

В аэровокзале также работают четыре пункта платного тестирования, доступны все виды: на возбудитель инфекции COVID-19 (метод ПЦР), на антитела к COVID-19 и экспресс-тесты (результат через 60 минут после сдачи анализа).

Ранее, в начале января, в медицинском центре аэропорта стартовала вакцинация сотрудников воздушной гавани.

<https://ria.ru/20210210/koronavirus-1596795937.html>