



Ежедневный мониторинг СМИ

19 ФЕВРАЛЯ 2021

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|---|----|
| ИНТЕРФАКС; 2021.02.18; «УСТЬ-ЛУГА ОЙЛ» ГОТОВА ПЕРЕВАЛИВАТЬ 500 ТЫС. Т/ГОД ВАКУУМНОГО ГАЗОЙЛЯ ИЗ БЕЛОРУССИИ, КОНТРАКТ ВОШЕЛ В МЕЖПРАВСОГЛАШЕНИЕ..... | 4 |
| ПРАЙМ; 2021.02.18; МИНТРАНСЫ РФ И КИРГИЗИИ ОБСУДИЛИ СТРОИТЕЛЬСТВО Ж/Д И РАЗВИТИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ..... | 4 |
| AVIATION EXPLORER; 2021.02.18; ВИТАЛИЙ САВЕЛЬЕВ ПРОВЕЛ РАБОЧУЮ ВСТРЕЧУ С МИНИСТРОМ ТРАНСПОРТА, АРХИТЕКТУРЫ И КОММУНИКАЦИЙ КИРГИЗИИ | 5 |
| КОММЕРСАНТЬ Н.НОВГОРОД; АНДРЕЙ РЕПИН, РОМАН КРЯЖЕВ; 2021.01.18; ЛЕКАРСТВО ОТ СУДОВОЙ НЕПРОХОДИМОСТИ; ВЛАСТИ ПРЕДЛОЖИЛИ ПОСТРОИТЬ ЕЩЕ ОДНУ ШЛЮЗОВУЮ КАМЕРУ В ГОРОДЦЕ | 5 |
| КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.02.19; СУХОГРУЗЫ УХОДЯТ В ДАЛЬНИЙ РЕЛЬС; НОВЫМ ПОРТАМ МОГУТ ДАТЬ ПРИОРИТЕТНЫЙ ДОСТУП К СЕТИ ОАО РЖД | 7 |
| ВЕДОМОСТИ; ВАЛЕРИЙ КОДАЧИГОВ, ИВАН ЧЕБЕРКО; 2021.02.19; РОССИЯ ИНИЦИИРОВАЛА ПЕРЕСМОТР КОНВЕНЦИИ О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ; С ЦЕЛЬЮ ЛЕГАЛИЗОВАТЬ БЕСПИЛОТНЫЙ АВТОТРАНСПОРТ..... | 8 |
| РБК; МАРИЯ ЛИСИЦЫНА; 2021.02.19; ЕГИПЕТ СООБЩИЛ О ДОГОВОРЕННОСТИ С РОССИЕЙ ПО ЧАРТЕРАМ НА КУРОРТЫ | 10 |
| КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.02.19; ВИРУС ПРИТОРМОЗИЛ АВТОШКОЛЫ; НАЧИНАЮЩИХ ВОДИТЕЛЕЙ И ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ ЗА ГОД СТАЛО МЕНЬШЕ | 11 |
| РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ИГОРЬ ЗУБКОВ; 2021.02.19; ПОДЪЕМНЫЕ СРЕДСТВА; МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ РАСШИРЯЕТ ЗАЩИТУ ИНВЕСТИЦИЙ..... | 12 |
| ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСЕЙ НИКОЛЬСКИЙ; 2021.02.19; ОБЪЕДИНЕННУЮ АВИАСТРОИТЕЛЬНУЮ КОРПОРАЦИЮ ЖДЕТ СЕРЬЕЗНАЯ РЕФОРМА; ЕЕ ВДОХНОВИТЕЛЕМ ЯВЛЯЕТСЯ АНАТОЛИЙ СЕРДЮКОВ | 14 |
| ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2021.02.19; «НОВАПОРТ» ВЛОЖИТСЯ В ИНФРАСТРУКТУРУ ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ SUPERJET 100; ЕЕ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕМ СТАНЕТ RED WINGS, КОТОРАЯ ОТКРОЕТ ХАБЫ В АЭРОПОРТАХ ХОЛДИНГА | 15 |
| ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2021.02.19; ХОД ИСКОМ: ВЭБ.РФ НАШЕЛ ПРЕТЕНДЕНТА НА ПОКУПКУ ДОЛГОВ UTAIR; ПОТЕНЦИАЛЬНЫЙ ПОКУПАТЕЛЬ ПОЯВИЛСЯ СРАЗУ ПОСЛЕ ТОГО, КАК ГОСКОРПОРАЦИЯ ПОДАЛА СУДЕБНУЮ ПРЕТЕНЗИЮ К ПЕРЕВОЗЧИКУ | 16 |
| ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЯ ПЕРЦЕВА; 2021.02.18; СБЫТОВАЯ ТЕХНИКА: ПРОДАВЦЫ ПРЕДУПРЕДИЛИ О ПОДОРОЖАНИИ ИМПОРТА; РОСТУ ЦЕН МОЖЕТ СПОСОБСТВОВАТЬ УВЕЛИЧЕНИЕ СТОИМОСТИ МОРСКИХ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК..... | 18 |
| РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА; ИРИНА ДРОБЫШЕВА; 2021.02.18; УДЕРЖАЛИСЬ В ПЛЮСЕ; ПОРТЫ ОКРУГА СОХРАНИЛИ В 2020 ГОДУ ПОЛОЖИТЕЛЬНУЮ ДИНАМИКУ ГРУЗООБОРОТА | 19 |

| | |
|---|----|
| КОММЕРСАНТЬ; ЮЛИЯ СТЕПАНОВА; 2021.02.19; ГИС ЗАВИСЛИ В INTERNET EXPLORER; В ИНФОРМАЦИОННЫХ СИСТЕМАХ ВЕДОМСТВ ОТКРЫЛАСЬ УЯЗВИМОСТЬ | 21 |
| КОММЕРСАНТЬ; АНДРЕЙ ПРАХ; 2021.02.19; ЧИНОВНИКОВ ОСТАВЛЯЮТ НА НАСИЖЕННОМ; РОТАЦИЮ ГЛАВ ФЕДЕРАЛЬНЫХ СЛУЖБ В РЕГИОНАХ ПРЕДЛАГАЮТ ПРОВОДИТЬ РАЗ В ДЕСЯТЬ ЛЕТ | 22 |
| ВЕСТИ; 2021.02.18; НЕДОСТУПНАЯ РОССИЯ: КУДА НА РОДИНЕ НЕ ДОБРАТЬСЯ? УТРО РОССИИ..... | 23 |
| ВЕСТИ; 2021.02.18; ЭКСПЕРТ – О ДОСТУПНОСТИ И ПРОБЛЕМАХ АВИАПЕРЕВОЗОК В РОССИИ. УТРО РОССИИ | 23 |
| ВЕСТИ ИРКУТСК; 2021.02.18; ТРИ ПРИБАЙКАЛЬСКИХ АЭРОПОРТА БУДУТ РЕКОНСТРУИРОВАТЬ В РАМКАХ ГОСПРОГРАММЫ..... | 24 |
| ВЕСТИ; АНДРЕЙ ЯЩЕНКО; 2021.02.17; МИНЭКОЛОГИИ ПОДМОСКОВЬЯ ОШТРАФУЕТ АЭРОПОРТ «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ЗА УЩЕРБ, НАНЕСЕННЫЙ ПРИРОДЕ. ВЕСТИ В 20:00 | 24 |
| 1 КАНАЛ; АНДРЕЙ ГОЛДЫРЕВ; 2021.02.18; В ЕКАТЕРИНБУРГЕ ПРИСТУПИЛИ К РАБОТЕ ПЕРВЫЕ ДЕВУШКИ – ПОМОЩНИЦЫ МАШИНИСТА | 24 |
| СИБИРСКОЕ ИНФОРМАЦИОННОЕ АГЕНТСТВО; 2021.02.18; АЭРОПОРТЫ ИРКУТСКА, КИРЕНСКА, УСТЬ-КУТА ВКЛЮЧИЛИ В ФЕДЕРАЛЬНУЮ ПРОГРАММУ РЕКОНСТРУКЦИИ | 25 |
| ТАСС; 2021.02.18; СТРОИТЕЛЬСТВО АЭРОПОРТОВЫХ КОМПЛЕКСОВ ЯКУТИИ ВОЗОБНОВИТСЯ ПОСЛЕ УЛУЧШЕНИЯ ПОГОДНЫХ УСЛОВИЙ | 26 |
| НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.02.18; В УЛЬЯНОВСКОЙ ОБЛАСТИ ОТРЕМОНТИРУЮТ 140 КМ ТРАСС И ВВЕДУТ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ТРИ НОВЫЕ ДОРОГИ..... | 26 |
| ТАСС; 2021.02.18; EN+ GROUP ПРИМЕТ УЧАСТИЕ В КОНКУРСЕ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ГЕНЕРАЦИИ ДЛЯ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА | 27 |
| ТАСС; 2021.02.18; В КЧР НАЧАЛА ДЕЙСТВОВАТЬ СИСТЕМА ЕДИНОГО БИЛЕТА ДЛЯ ПОЕЗДОК НА ДОМБАЙ..... | 29 |
| ТАСС; 2021.02.18; ЗДАНИЕ ВОКЗАЛА НА СТАНЦИИ ГАГАРИН СМОЛЕНСКОЙ ОБЛАСТИ ОБНОВЯТ К 60-ЛЕТИЮ ПОЛЕТА В КОСМОС..... | 29 |
| ПРАЙМ; 2021.02.18; ВОЗБУЖДЕНИЕ ДЕЛА ПОСЛЕ СХОДА ВАГОНОВ В ПРИАМУРЬЕ ЗАВИСИТ ОТ СУММЫ УЩЕРБА – ПРОКУРАТУРА | 30 |
| ТАСС; 2021.02.18; «ГАЗПРОМ НЕФТЬ» ПЛАНИРУЕТ ВЫЙТИ НА РЫНОК ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА | 30 |
| ТАСС; 2021.02.18; КОБЗЕВ СЧИТАЕТ РЕШЕНИЕМ ПРОБЛЕМЫ ПРОБОК В ИРКУТСКЕ СТРОИТЕЛЬСТВО КОЛЬЦЕВОЙ ДОРОГИ | 31 |
| РИА НОВОСТИ; 2021.02.18; ИНВЕСТОРА СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА ЧЕРЕЗ КАМУ В ПЕРМИ ВЫБЕРУТ 2021 ГОДУ | 31 |
| РИА НОВОСТИ; 2021.02.18; МОСТ В ЧЕРЕПОВЦЕ, КОТОРЫЙ ЯВЛЯЕТСЯ ГЛАВНЫМ ДОРОЖНЫМ ПРОЕКТОМ РЕГИОНА, СДАДУТ В 2022 Г..... | 32 |
| РИА НОВОСТИ; 2021.02.18; СК ВЫЯСНИТ, ПОЧЕМУ ВОДИТЕЛЬ МАРШРУТКИ ВЫСАДИЛ ШКОЛЬНИКА В -17 В СМОЛЕНСКЕ..... | 32 |
| ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ТАМИЛА АСКЕРОВА; 2021.02.18; ВЕРХОВНЫЙ СУД ОБЪЯСНИЛ, КОМУ ВЕРНУТ ДЕНЬГИ ЗА ОТМЕНЁННЫЕ ИЗ-ЗА ПАНДЕМИИ АВИАРЕЙСЫ | 33 |
| ТАСС; 2021.02.18; В СК НАЗВАЛИ ПРИЧИНУ ВЫНУЖДЕННОЙ ПОСАДКИ АН-124 В НОВОСИБИРСКЕ В НОЯБРЕ 2020 ГОДА..... | 33 |
| ТАСС; 2021.02.18; СОЗДАНИЕ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ АВИАКОМПАНИИ ПРИВЕДЕТ К РОСТУ СУБСИДИЙ НА АВИАПЕРЕЛЕТЫ – СОЛОДОВ | 34 |

| | |
|--|----|
| ТАСС; 2021.02.19; ЗАБАЙКАЛЬЕ ПРЕДЛОЖИЛО СДЕЛАТЬ СУБСИДИРОВАННЫМИ АВИАПЕРЕЛЕТЫ ИЗ ЧИТЫ В МОСКВУ И ПЕТЕРБУРГ | 34 |
| ТАСС; 2021.02.18; ВЛАСТИ КОМИ ЗАЯВИЛИ О СКОРОМ ВОЗОБНОВЛЕНИИ АВИАСООБЩЕНИЯ МОСКВА – ВОРКУТА | 35 |
| ИНТЕРФАКС; 2021.02.18; ИНЖИНИРИНГОВАЯ КОМПАНИЯ ГРУППЫ S7 ХОЧЕТ ОБАНКРОТИТЬ АВИАКОМПАНИЮ «ЯКУТИЯ» | 35 |
| КРАСНАЯ ВЕСНА; АНТОН АБРАМОВ; 2021.02.18; ГИГАНТСКУЮ БАЗУ БИОМЕТРИИ МОГУТ УКРАСТЬ, КАК ПЕРСОНАЛЬНЫЕ ДАННЫЕ. ИНТЕРВЬЮ | 36 |
| СПУТНИК; 2021.02.18; ХРАПАЧ: СОГЛАШЕНИЕ О ТРАНЗИТЕ БЕЛАРУСИ С РФ — ДЕМОНСТРАЦИЯ НЕЗАВИСИМОСТИ ОТ ЕС | 37 |
| ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ ТИХОНОВА; 2021.02.18; САФИН: ДЛЯ РАЗВИТИЯ ВОДНЫХ ПУТЕЙ НУЖНА ГОСПОДДЕРЖКА | 38 |
| ИНТЕРФАКС; 2021.02.18; «ГАЗПРОМ НЕФТЬ» В 3,5 РАЗА УВЕЛИЧИЛА ПРОДАЖИ ЭКОЛОГИЧНЫХ СУДОВЫХ ТОПЛИВ В 2020Г | 39 |

ПУБЛИКАЦИИ

ИНТЕРФАКС; 2021.02.18; «УСТЬ-ЛУГА ОЙЛ» ГОТОВА ПЕРЕВАЛИВАТЬ 500 ТЫС. Т/ГОД ВАКУУМНОГО ГАЗОЙЛЯ ИЗ БЕЛОРУССИИ, КОНТРАКТ ВОШЕЛ В МЕЖПРАВСОГЛАШЕНИЕ

АО «Усть-Луга Ойл» готово ежегодно переваливать 500 тыс. тонн вакуумного газойля из Белоруссии, контракт вошел в межправительственное соглашение, сообщил «Интерфаксу» генеральный директор компании Константин Хамлай.

«Переговоры ведем. Наш контракт вошел в межправсоглашение. Объем 500 тыс. в год вакуумного газойля. Сейчас он отправлен нашим партнерам, ждем ответа», – сказал он.

В пресс-службе АО «Петербургский нефтяной терминал» (ПНТ) заявили, что у терминала в 2021 году пока не заключено контрактов на перевалку белорусских нефтепродуктов. «ПНТ является сервисной компанией и работает на высококонкурентном рынке. Мы заинтересованы в долгосрочных контрактах и сотрудничаем со всеми поставщиками. Ранее у нашего терминала уже был опыт перевалки небольших партий нефтепродуктов из Белоруссии», – прокомментировал представитель терминала.

Ранее на этой неделе пресс-секретарь **Минтранса** Белоруссии Анна Куриленок сообщила «Интерфаксу», что министерство готово подписать с российскими партнерами соглашение об организации перевалки белорусских нефтепродуктов в российских портах, но несколько позже, поскольку не успевает всё подготовить.

Кроме того, Куриленок сообщала, что еще не готовы и контракты с российскими операторами портовых терминалов в Петербурге и Усть-Луге и с железнодорожным оператором. Эти документы должны быть подписаны одновременно с межведомственным соглашением.

Соглашение о перевалке белорусских грузов должны подписать министры транспорта двух стран **Виталий Савельев** и Алексей Авраменко. Эти договоренности предусматривают перевалку белорусскими предприятиями до 10 млн тонн мазута, бензина и масла в российских портах на Балтике в 2021-2023 годах. После 2023 года возможно автоматическое продление действия соглашения.

Стороны заключат контракты по принципу take-or-pay, объяснял российский **Минтранс**: если грузоотправитель обеспечит перевалку в объеме меньше согласованного, морской терминал в любом случае получит плату за весь согласованный объем.

Перенаправление белорусских грузов в российские порты на Балтике обсуждается с тех пор, как в конце августа 2020 года президент Белоруссии Александр Лукашенко объявил, что решил «поставить на место» Литву и переориентировать торговые потоки с литовских портов на другие. Затем он сообщил, что запросил у России условия для перевалки грузов, схожие с теми, которые предлагали порты стран Балтии.

<https://interfax.by/news/biznes/businesses/1291979/>

<https://www.interfax.ru/world/751534>

ПРАЙМ; 2021.02.18; МИНТРАНСЫ РФ И КИРГИЗИИ ОБСУДИЛИ СТРОИТЕЛЬСТВО Ж/Д И РАЗВИТИЕ АВИАСООБЩЕНИЯ

Минтрансы России и Киргизии обсудили строительство железнодорожной инфраструктуры и развитие воздушного сообщения, сообщило российское министерство.

Встреча **министра транспорта РФ Виталия Савельева** с **министром транспорта, архитектуры и коммуникаций Киргизии Гульмирой Абдралиевой** прошла в четверг. Участие в мероприятии приняли представители **РЖД** и Агентства гражданской авиации при **Минтрансе** Киргизии.

«Обсуждались перспективы двустороннего сотрудничества в транспортной сфере. В частности, рассмотрены вопросы строительства железнодорожной инфраструктуры, развития воздушного сообщения», – говорится в сообщении по итогам встречи.

Стороны затронули темы разработки нормативной базы в области международного автомобильного сообщения, а также внедрения интеллектуальных транспортных систем.

Россия и Киргизия в марте 2019 года договорились о сотрудничестве по проектам развития железнодорожной сети Киргизии. Об интересе РЖД к проекту в Киргизии в октябре 2018 года рассказывал занимавший тогда пост первого замгендиректора РЖД Александр Мишарин. Он говорил тогда, что российская компания делает обоснование инвестиций по модернизации и новому строительству железных дорог в республике. Речь идет об участке транспортного коридора «Север-Юг» в Киргизии.

AVIATION EXPLORER; 2021.02.18; ВИТАЛИЙ САВЕЛЬЕВ ПРОВЕЛ РАБОЧУЮ ВСТРЕЧУ С МИНИСТРОМ ТРАНСПОРТА, АРХИТЕКТУРЫ И КОММУНИКАЦИЙ КИРГИЗИИ

Сегодня прошла встреча **министра транспорта РФ Виталия Савельева с министром транспорта, архитектуры и коммуникаций Киргизской Республики Гульмирой Абдралиевой**. Об этом сообщили в **пресс-службе Минтранса**.

Участие в мероприятии приняли представители ОАО «РЖД» и Агентства гражданской авиации при **Минтрансе** Киргизии.

«Обсуждались перспективы двустороннего сотрудничества в транспортной сфере. В частности, рассмотрены вопросы строительства железнодорожной инфраструктуры, развития воздушного сообщения, разработки нормативной базы в области международного автомобильного сообщения, а также внедрения интеллектуальных транспортных систем», – говорится в сообщении.

<https://www.aex.ru/news/2021/2/18/223785/>

КОММЕРСАНТЪ Н.НОВГОРОД; АНДРЕЙ РЕПИН, РОМАН КРЯЖЕВ; 2021.01.18; ЛЕКАРСТВО ОТ СУДОВОЙ НЕПРОХОДИМОСТИ; ВЛАСТИ ПРЕДЛОЖИЛИ ПОСТРОИТЬ ЕЩЕ ОДНУ ШЛЮЗОВУЮ КАМЕРУ В ГОРОДЦЕ

В правительстве РФ решено построить дополнительную камеру шлюзов в Городце, чтобы улучшить проход крупнотоннажных грузовых судов. Дополнительная ступень шлюзов, стоимость которой приблизительно оценивается в 35 млрд руб., предложена после того, как масштабный проект создания нижегородского низконапорного гидроузла (НГУ) был фактически свернут из-за возражений Нижегородской области по части экологии и подтопления территорий. Однако дополнительный шлюз в целом не решит проблему судоходства на 40-километровом участке Волги. В Совете Федерации торопят с ее решением, а областные власти по этому поводу заказывают большое научное исследование, которое будет готово весной 2022 года.

У **зампреда правительства РФ Марата Хуснуллина** принято решение о строительстве дополнительной камеры на городецких шлюзах для улучшения прохода грузовых судов судоходства. Об этом в Совете Федерации на заседании «круглого стола» по приоритетным направлениям развития внутренних водных путей РФ рассказал **заместитель министра транспорта Александр Пошивай**.

По его словам, строительство дополнительной шлюзовой камеры на городецком гидроузле не решит всех проблем с судоходством в нижнем бьефе как полноценная плотина. Однако **замминистра транспорта** напомнил, что Нижегородская область заняла отрицательную позицию по вопросу строительства низконапорного гидроузла. Вместо него регион предложил альтернативный вариант со строительством третьей нитки городецкого шлюза и дноуглублением русла на 40-километровом участке реки от Городца

до Нижнего Новгорода, где низкий уровень воды создает проблемы для крупнотоннажного судоходства. «По общей оценке, это был некорректный вариант», – отметил **Александр Пошивай**, добавив, что совместно с областью обсуждалось порядка десяти различных предложений.

Со строительством дополнительного шлюза в Городце проблема разрыва Волги на две части сдвинется с мертвой точки, и «гордиев узел в Городце наконец-то будет разрублен», считает **заместитель министра**. Заместитель председателя комитета по экономической политике Ленар Сафин попросил власти ускориться с восстановлением судоходства: «Мы все понимаем: здесь есть интересы региона, экологии... Но решение надо найти». Сенатор напомнил, что начинается строительство автотрассы М12 Москва – Казань и Волга могла бы стать речной магистралью для перевозки инертных стройматериалов из Карелии, поэтому для регионов важен судоходный путь. **Александр Пошивай** ответил, что очень надеется на начало конкурсных процедур по шлюзу в этом году.

Собеседник “Ъ-Приволжье” в структурах **Росморречфлота** подтвердил, что пока решение по Городцу протоколно не оформлено, но в правительстве РФ действительно предложили построить дополнительную ступень к существующим шлюзам. «Она призвана решить проблему перехода крупнотоннажников через городецкий гидроузел, но для прохода по 40-километровому участку надо либо углублять дно, либо поднимать уровень воды. Пока никакого технического решения по этому поводу не принято. А предложение правительства будет проработано: необходимо его изучить, провести изыскания, сделать проект, пройти с ним госэкспертизу. В самом лучшем случае строительство может начаться в 2022 году», – сообщил источник “Ъ-Приволжье”, добавив, что, по самым приблизительным оценкам, создание шлюзовой камеры в Городце обойдется в сумму около 35 млрд руб. **В пресс-службе Минтранса РФ сообщили, что кроме строительства дополнительной камеры шлюза также планируется провести дноуглубительные работы для обеспечения габаритов судового хода на 40-километровом участке Волги между Городцом и Нижним Новгородом. Однако объемы финансирования и сроки этих мероприятий пока не определены.**

Добавим, что ранее нижегородский губернатор Глеб Никитин обратился к Марату **Хуснуллину**, сообщив о том, что по поручению Российской академии наук разработано техзадание на выполнение научно-исследовательской работы (НИР) «Подготовка предложений по выбору варианта проекта, предполагаемого к реализации на территории Нижегородской области, с целью решения проблем судоходства на Волге». Как следует из обращения губернатора, стоимость этого годового научного исследования составит 65 млн руб., и на первом этапе 15 млн вложил областной бюджет. Глава региона попросил решить в правительстве РФ вопрос о том, чтобы остальное финансирование НИР нес федеральный бюджет.

С учетом сроков научной работы Глеб Никитин также попросил перенести с марта 2021 года на апрель 2022-го технико-экономическое сравнение вариантов улучшения судоходства. Исследователи должны изучить гидрологию лимитирующего участка Волги с учетом режимов работы Нижегородской ГЭС, затем смоделировать процессы переформирования русла и изменения уровня воды от заданных параметров, рассчитать зоны подтопления и возможные экологические последствия. В результате планируется подготовить научно обоснованные предложения по улучшению судоходства, а РАН России, правительство РФ и нижегородские власти должны согласовать оптимальный вариант. Предполагается, что исследование по заказу Нижегородской области проведут сотрудники Института океанологии им. П. П. Ширшова.

<https://www.kommersant.ru/doc/4694855>

На ту же тему:

<https://nn.dk.ru/news/237147661>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.02.19; СУХОГРУЗЫ УХОДЯТ В ДАЛЬНИЙ РЕЛЬС; НОВЫМ ПОРТАМ МОГУТ ДАТЬ ПРИОРИТЕТНЫЙ ДОСТУП К СЕТИ ОАО РЖД

Как стало известно “Ъ”, через поправки к уже принятому в первом чтении законопроекту об ответственности инвесторов за развитие портовых проектов правительство может ввести приоритетность провоза тех или иных грузов по железной дороге и договоры «вези или плати». Против уже выступила ФАС, где считают, что предложения могут создать дискриминационные условия для грузоотправителей. Эксперты и источники в отрасли также видят серьезные риски дискриминации существующих портовых мощностей и возникновения системы торговли приоритетными квотами.

Минтранс подготовил поправки ко второму чтению к законопроекту об ответственности инвесторов в портовую инфраструктуру, принятому в первом чтении 27 января. Текст документа и ранее вызывал критику со стороны бизнеса и портовиков. По прогнозам ИПЕМ, инициатива грозила государству потерей вложений в объеме 376 млрд руб. до 2030 года (см. “Ъ” от 17 февраля). Ко второму чтению в тексте (с ним ознакомился “Ъ”) появились предложения по введению для грузоотправителей принципа «вези или плати» и приоритетности проезда грузов. Дата второго чтения еще не назначена, срок предоставления поправок к нему истекает 25 февраля.

По новым правилам, если терминалу нужна новая железнодорожная инфраструктура не только необщего, но и общего пользования и при этом владелец новой инфраструктуры необщего пользования заявляет грузопоток более 1 млн тонн, грузоотправитель и перевозчик должны на условиях предоплаты заключить договор с указанием номенклатуры грузов, объемов и сроков перевозки, который будет содержать взаимные обязательства сторон: грузоотправителя – по предъявлению объемов в срок и по предоплате, а ОАО РЖД – по расширению инфраструктуры должным образом и принятии груза к перевозке.

За неисполнение обязательств для обеих сторон предусмотрены штрафы. При этом в тексте говорится, что тарификация в рамках таких договоров может отличаться от обычной. После достройки общих путей заключивший соглашение грузоотправитель сможет использовать эту инфраструктуру в течение срока действия договора в приоритетном порядке.

В Минтрансе “Ъ” сообщили, что с профильными министерствами и регуляторами ведется работа над поправками к законопроекту, после ее завершения текст будет представлен в правительство. В Минэкономике отказались от комментариев. В Минфине рассматривают поправки «в установленном порядке».

В ФАС “Ъ” сообщили, что проект поправок «требует доработок». Представленные предложения могут создать дискриминационные условия для грузоотправителей, считают в службе. Там отмечают, что поправки не имеют прямого отношения к взаимоотношениям инвестора морского порта и владельца инфраструктуры.

В ОАО РЖД тему не комментируют. Возможность обменивать приоритетный пропуск по общей инфраструктуре на инвестиции обсуждается много лет, однако закрепить ее в железнодорожном законодательстве не удавалось.

На рынке предложения восприняли настороженно. В группе компаний «Дело» отмечают, что поправки повышают только степень ответственности инвесторов, не возлагая таковую на государство. Финансовые модели проектов гарантированно претерпят изменения, отмечают там, непредвиденные факторы, как пандемия, могут существенно сдвинуть сроки их реализации, а к тому же на этапе планирования частный инвестор не способен гарантировать грузовую базу с точностью 100%.

Источник “Ъ” в отрасли считает, что может быть создана ситуация, при которой ОАО РЖД будет выгодно ограничивать темпы развития своей инфраструктуры в сообщении с морскими портами, сохраняя дефицит провозных способностей. Фактически речь идет о

легализации механизмов приоритизации грузопотоков, продажи провозных мощностей на этапе инвестирования и принуждения к заключению контрактов ship-or-pay, поясняет он. Другой собеседник “Ъ” отмечает, что поправки фиксируют ответственность инвесторов перед ОАО РЖД, что противоречит логике поручений правительства. Они открывают для монополии возможность получать невозвратную предоплату в счет будущих гипотетических объемов перевозок и перекладывать на инвесторов затраты на ликвидацию узких мест инфраструктуры, подчеркивает источник “Ъ”. Еще один собеседник “Ъ” добавляет, что с новыми поправками существующие порты могут попасть под дискриминационные условия, так как перевозки грузов в их направлении будут осуществляться по остаточному принципу, а вновь построенные получают необоснованные преференции.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров согласен, что принятие поправок в текущем варианте создает серьезные риски для грузоотправителей, использующих инфраструктуру, на которую будут распространяться нормы об осуществлении перевозок в приоритетном порядке.

<https://www.kommersant.ru/doc/4694907>

ВЕДОМОСТИ; ВАЛЕРИЙ КОДАЧИГОВ, ИВАН ЧЕБЕРКО; 2021.02.19; РОССИЯ ИНИЦИИРОВАЛА ПЕРЕСМОТР КОНВЕНЦИИ О ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ; С ЦЕЛЮ ЛЕГАЛИЗОВАТЬ БЕСПИЛОТНЫЙ АВТОТРАНСПОРТ

Россия вместе с Бельгией, Люксембургом, Португалией, Францией, Финляндией, Швейцарией и Швецией в рамках Экономического и социального совета (ЭСС) ООН инициировала пересмотр Конвенции о дорожном движении, подписанной в 1968 г. в Вене. Это документ фактически запрещает использование на дорогах беспилотников. Изменения, которые предлагается в него внести, касаются допуска на дороги общего пользования беспилотных автомобилей, следует из материалов ЭСС ООН, с которыми ознакомились «Ведомости».

Конвенция о дорожном движении – документ, определяющий нормы функционирования дорожно-транспортных систем и стандартизирующий правила движения в странах-участницах (сейчас их 91). В нем сказано, что контроль над транспортным средством осуществляет человек, участие роботов там не предусмотрено, говорит руководитель управления по транспорту фонда «Сколково» Кирилл Жанайдаров.

«Модификация Конвенции о дорожном движении – это первый пункт дорожной карты «Автонет», утвержденной правительством РФ, – рассказал «Ведомостям» представитель «Автонета». – Два года назад мы совместно с Минтрансом подготовили и внесли соответствующее предложение на площадке ООН. Нас тогда поддержала Франция и Швейцария, но в целом идея не была реализована немедленно – тогда коррекцию сочли преждевременной. Сейчас процесс возобновился, у самой идеи изменения конвенции сторонников больше, соответственно, шансы на успех выше».

Регламент изменения таких документов следующий: секретариат ЭСС ООН рассылает в административные органы стран, присоединившихся к конвенции, предложения по изменению документа. На формулировку и представление возражений участникам конвенции дается 12 месяцев. Если за это время набралось не более трети возражающих, то генеральный секретарь конвенции информирует все страны о вступлении в силу этого решения через шесть месяцев. Поэтому если решение будет принято, то в силу оно вступит через полтора-два года, прогнозируют в «Автонете».

Россия и европейские государства предлагают ввести в конвенцию понятие «автоматизированной системы вождения», т. е. программно-аппаратного комплекса, осуществляющего динамический контроль за машиной. Под ним авторы поправок подразумевают все функции, необходимые при передвижении: контроль за дорогой, управление автомобилем, планирование и сигнализацию о маневрах. Также предлагается

пункт о том, что автоматизированная система может быть признана водителем, если транспортное средство соответствует техническим и эксплуатационным требованиям признавших поправки государств.

«Действие настоящей статьи ограничивается территорией договаривающейся стороны, на которой применяются соответствующие национальные технические правила и законодательство, регулирующее эксплуатацию», – говорится в документе.

О том, что конвенция является преградой для массового внедрения беспилотных автомобилей, ранее неоднократно говорили разработчики беспилотных автомобильных систем: пока РФ является ее участником, невозможно скорректировать правила дорожного движения так, чтобы в них были предусмотрены беспилотники.

«На протяжении нескольких лет на площадке Глобального форума по безопасности дорожного движения при ООН с участием представителей Минтранса и МВД России велась подготовка изменений в конвенцию, разрешающих эксплуатацию высокоавтоматизированных транспортных средств, – заявили «Ведомостям» в Минтрансе. – Сейчас ведется оформление одобренных изменений в нее. Они позволят использовать беспилотный транспорт на дорогах общего пользования».

Также принято решение о формировании группы экспертов по подготовке новой конвенции для обеспечения международной основы автоматизации транспорта, добавили в пресс-службе Минтранса. В какой стадии формирование этой группы и кто в нее войдет – в министерстве не уточнили.

В случае если многие участники конвенции не поддержат предлагаемые изменения, обойти ее положения будет непросто, отмечают опрошенные «Ведомостями» эксперты.

«Россия либо соблюдает требования, общие для всех стран-участниц, либо выходит из договора, – утверждает управляющий партнер юридической фирмы Enterprise Legal Solutions Юрий Федюкин. – Частичное отступление от установленных конвенцией положений допускается, но только в оговоренных случаях – например, при установлении ограничений на допуск большегрузных транспортных средств, если их масса, габаритные характеристики не соответствуют установленным на уровне местного законодательства параметрам». В случаях, когда отступление от общих для всех положений конвенции самим документом не предусматривается, оно не допускается.

По словам Федюкина, США, Канада, почти все страны Азии, включая Китай, Индия, Австралия, Аргентина не присоединились к конвенции: «Но это не мешает им приводить нормы, связанные с дорожным движением, в соответствие с принятыми в странах договора».

«Главное преимущество участия в договоре – это допуск к международному движению транспортных средств, зарегистрированных в одной стране-участнице, по территории других стран, – объясняет Федюкин. – То есть участники договариваются, что, если транспортное средство допускается к движению в Германии, оно допускается и на Украине, и в Бельгии, и в Норвегии, и в России. Это же касается и признания водительских прав, выданных в странах, присоединившихся к конвенции».

Теоретически денонсация конвенции может привести к достаточно серьезным негативным последствиям – например, при организации движения грузового транспорта, считают эксперты. В большинстве стран, которые к ней не присоединялись, действуют нормы законодательства, позволяющие обеспечивать и движение зарегистрированных в других государствах транспортных средств, и использование водительских удостоверений, выданных за рубежом. Но для участников конвенции признание регистрационных удостоверений и водительских прав, выданных ее участниками, – это обязанность. А в иных случаях это вопрос на усмотрение администрации конкретной страны.

Для внедрения в России беспилотного транспорта необходимо менять не только международные договоренности, но и национальное законодательство, отмечают юристы. Чтобы полноценно эксплуатировать беспилотные авто, необходимо пересмотреть не

только правила дорожного движения, предусмотреть правила получения права управления таким автомобилем и привлечения к ответственности за нарушение ПДД, рассказывала «Ведомостям» ранее адвокат Forward Legal Людмила Лукьянова: «Также нужно адаптировать законы, регулирующие ОСАГО, каско, особенности фиксации ДТП и определения страхового возмещения».

В глобальном смысле также могут измениться таможенные, налоговые нормы. «С учетом того, что беспилотный автомобиль технически более сложный и дорогой, чем обычный автомобиль, скорее всего, изменятся правила начисления налогов и таможенных сборов при ввозе беспилотников в Россию», – отметила Лукьянова.

Минтранс совместно с другими ведомствами внес в правительство комплекс мероприятий по созданию нормативной и технической базы для эксплуатации беспилотников, сообщил представитель ведомства: «**Предусмотрена подготовка законопроекта, закрепляющего правоотношения, возникающие при внедрении в транспортный комплекс. Также планируется разработка проектов решений о внесении изменений в межгосударственные стандарты.**».

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/02/18/858574-rossiya-initsirovala>

РБК; МАРИЯ ЛИСИЦЫНА; 2021.02.19; ЕГИПЕТ СООБЩИЛ О ДОГОВОРЕННОСТИ С РОССИЕЙ ПО ЧАРТЕРАМ НА КУОРТЫ

Глава Министерства гражданской авиации Египта Ашраф Новейра сообщил, что чартеры вновь смогут летать в Хургаду и Шарм-эль-Шейх в марте. Позже в министерстве сообщили ТАСС, что точная дата пока не определена

Чартерное авиасообщение между Россией и двумя курортами Египта – Хургадой и Шарм-эль-Шейхом – возобновится в марте после пятилетнего перерыва, сообщает Reuters со ссылкой на главу Министерства гражданской авиации Египта Ашрафа Новейра.

По его словам, российская авиакомпания Nordwind подала заявку на возобновление полетов на оба курорта с 28 марта.

Информацию о принципиальной договоренности между двумя странами о возобновлении чартерных рейсов ТАСС подтвердили в египетском Министерстве гражданской авиации.

Однако там уточнили, что конкретной даты пока нет. «Необходимы техническое согласование и организация логистики для определения даты первого полета», – пояснили в министерстве.

В российском Минтрансе РБК отказались прокомментировать эту информацию.

В начале февраля посол России в Египте Георгий Борисенко сообщил, что в Москве настроены на возобновление полетов чартеров на египетские курорты.

В это же время в Египте с инспекцией была российская делегация, в которую входили специалисты **Минтранса** и эксперты в области безопасности. Как пояснял Борисенко, они должны были убедиться в том, что после простоя из-за пандемии египетские аэропорты работают без сбоев. Российские эксперты также проинспектировали инфраструктуру курортов Египта на Синайском полуострове.

«Если общая оценка будет положительной, это позволит думать о восстановлении прямого чартерного сообщения между двумя странами», – пояснил Борисенко.

Авиасообщение между Россией и Египтом, в том числе курортами, было прервано в 2015 году после авиакатастрофы над Синаем. Тогда лайнер авиакомпании «Когалымавиа» потерпел крушение, находившиеся на его борту 224 человека погибли. В ФСБ назвали произошедшее терактом.

В 2018 году Россия возобновила авиасообщение с Каиром. Оно еще раз прерывалось из-за пандемии, но в сентябре 2020 года рейсы из Москвы в Каир были возобновлены.

https://www.rbc.ru/society/19/02/2021/602ed4559a7947b0daa46e30?from=from_main_10

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/10736459>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.02.19; ВИРУС ПРИТОРМОЗИЛ АВТОШКОЛЫ; НАЧИНАЮЩИХ ВОДИТЕЛЕЙ И ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ ЗА ГОД СТАЛО МЕНЬШЕ

В 2020 году россияне стали обладателями 1,27 млн водительских удостоверений – на 5% меньше, чем годом ранее. Втрое сократилось количество выданных ГИБДД международных прав, которые необходимы для управления автомобилем в ряде стран. Уменьшилось как количество экзаменов на права, так и число самих автошкол. Все эти тренды эксперты объясняют пандемией и снижением экономической активности.

В прошлом году 1,27 млн граждан получили водительские удостоверения, следует из статистической отчетности ГИБДД. Это на 5% меньше, чем в 2019 году. Из них 1,02 млн человек стали обладателями водительских прав так называемой любительской категории В. Пропорционально снизилось число проведенных экзаменов – 7,74 млн (из них теоретические тесты – 3,04 млн, «площадка» – 2,23 млн, «город» – 2,45 млн). Теоретическая часть и упражнения на площадке были сданы с первого раза примерно в 40% случаев, «город» – в 25% (в 2019 году – 28,3%).

При этом втрое сократилось количество выданных международных прав (нужны для вождения автомобиля в ряде стран) – с 215,8 тыс. до 68,2 тыс. На 38%, до 4,7 млн, уменьшилось число обменов удостоверений. В 2020 году, напомним, из-за пандемии МВД разрешило права, у которых срок действия закончился в период с 1 февраля по 15 июля, использовать до 31 декабря. В связи с этим граждане гораздо реже обращались в подразделения.

Аварийность по вине начинающих (до двух лет) водителей за год сократилась на 11,8%, число погибших и раненных в ДТП – тоже. Прирост числа ДТП этой категории зарегистрирован лишь в Коми (+9,3%), Ингушетии (+12,6%), Хакасии (+2,8%), Новосибирской области (+9,8%), на Камчатке (+11,2%), Чукотке (+56,3%).

«Финансовые показатели рынка автошкол в 2020 году упали по сравнению с 2019 годом на 5,6%, – говорит директор департамента профессионального обучения ДОСААФ России Александр Валяев. – Это довольно существенное падение связано во многом с введением в стране ограничительных мер». Президент Межрегиональной ассоциации автошкол Татьяна Шутылева напоминает, что в апреле–мае автошколы из-за ограничений вообще не работали. «Было очень тяжело, рынку пришлось адаптироваться к новым условиям», – говорит она. Она обращает в связи с этим внимание на сокращение автошкол, обучающих водителей категории В (минус 353 организации), и рост числа автошкол, обучающих на другие категории (В1 – трициклы и квадроциклы, М – мопеды и пр.): организациям пришлось перепрофилироваться для оказания новых услуг.

Интересно, что количество россиян, получивших права категории С, за год почти не уменьшилось (113 тыс. удостоверений в 2019 году против 112 тыс. – в 2020 году). Стоимость курсов на обучение грузовым категориям выше – многим автошколам это выгоднее, говорит президент ассоциации «Грузавтотранс» Владимир Матягин. «Но уровень обучения профессиональных водителей в этих организациях все равно крайне низкий», – говорит он. – Нужно, чтоб ГИБДД отслеживала выпускников. Если после обучения они начинают попадать в аварии, то у автошколы необходимо отбирать лицензию».

Низкий общий уровень сдачи экзамена в городских условиях объясняется «системными проблемами» – недобросовестной конкуренцией и демпингом в борьбе за клиентов, говорит Татьяна Шутылева. «Некоторые игроки рынка не выполняют программы обучения, и уровень подготовки у них очень низкий», – поясняет она. – В перспективе негативная тенденция может усугубляться». С 1 января 2021 года вступило в силу новое постановление правительства №1490, согласно которому заключение ГИБДД (о

соответствии материально-технической базы, площадки, учебных классов и пр.) автошколе теперь нужно получать всего один раз – на момент получения бессрочной образовательной лицензии (автошколы, напомним, являются образовательными организациями и подчиняются Рособрнадзору). Раньше, поясняет госпожа Шутылева, заключение нужно было иметь постоянно и малейшие изменения в работе организации (смена площадки, адреса и т. д.) согласовывать с ГИБДД (через актуализацию заключений), теперь – не нужно. «Рынок могут захлестнуть теневые автошколы, не имеющие ни классов, ни площадок для вождения, ни квалифицированных педагогических кадров», – прогнозирует Татьяна Шутылева. Для исправления этой ситуации, скорее всего, в постановление будут вноситься поправки, говорит знакомый с ситуацией источник “Ъ”. Напомним, что на 1 апреля 2021 года запланированы масштабные изменения в области подготовки водителей: вместо отдельных экзаменов на площадке и в городе вводится единый 30–40-минутный экзамен по проверке первоначальных навыков. Для этого, в частности, должен быть принят новый административный регламент МВД (ранее он вызвал споры среди автошкол) по приему экзаменов, о проекте которого “Ъ” неоднократно рассказывал.

<https://www.kommersant.ru/doc/4694919>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; ИГОРЬ ЗУБКОВ; 2021.02.19; ПОДЪЕМНЫЕ СРЕДСТВА; МИНЭКОНОМРАЗВИТИЯ РАСШИРЯЕТ ЗАЩИТУ ИНВЕСТИЦИЙ

Минэкономразвития предложило существенно расширить сферу действия механизма соглашений о защите и поощрении капиталовложений, базу компенсационных налогов и рамки стабилизационной оговорки. Проекты поправок об этом в закон о СЗПК и Налоговый кодекс ведомство разместило для общественного обсуждения. В министерстве рассчитывают на их принятие в весеннюю сессию.

Предлагается распространить СЗПК на проекты в сфере комплексного жилищного строительства и создания центров омниканальной торговли, снизить с 5 до 1,5 млрд рублей порог капиталовложений для проектов по модернизации общественного транспорта городского и пригородного сообщения, созданию аэровокзалов (терминалов) и транспортно-логистических центров, увеличить с 6 до 10 лет срок действия «стабилизационной оговорки» для проектов в сфере сельского хозяйства, образования и здравоохранения с объемом вложений до 5 млрд рублей.

Одним из ключевых изменений является включение в «корзину» налогов, за счет которых могут возмещаться затраты участников СЗПК, 50% налога на добычу полезных ископаемых (НДПИ), а также земельного налога, если стороной СЗПК является муниципалитет.

Расширяется перечень затрат, которые участники СЗПК смогут возместить за счет налоговых поступлений от проектов. Помимо затрат на строительство, модернизацию и реконструкцию инфраструктуры, необходимой для проекта (включая затраты на технологическое присоединение), предлагается возмещать затраты на уплату процентов по кредитам и облигационным займам, привлеченным для реализации проектов на инвестиционной фазе; на НИОКР, если на основе созданных новых технологий было начато серийное производство промышленной продукции; на создание и модернизацию оборудования для вычислительных мощностей проектов в сфере цифровой экономики.

Уточняются возможные варианты возмещения затрат: наряду с субсидиями допускается предоставление налогового вычета по отдельным налогам (налог на прибыль организаций, НДПИ, налог на имущество организаций, транспортный налог, земельный налог).

Для проектов по добыче твердых полезных ископаемых в рамках СЗПК поправки предусматривают увеличение срока применения пониженного рентного коэффициента НДПИ с текущих 5 лет до срока действия «стабилизационной оговорки» в рамках СЗПК

(6, 15, 20 лет) для новых месторождений. Они также создают основание для применения этого коэффициента на действующих месторождениях при условии увеличения объема добычи не менее чем на 15% по сравнению с максимальным объемом добычи за 2017-2019 годы.

Руководитель подкомитета «Деловой России» по систематизации практик градостроительства и нормирования субъектов РФ Елена Киселева отмечает важность включения в периметр СЗПК проектов комплексного развития территорий. Этот механизм предполагает возможность местных властей реализовывать программы по реконструкции и сносу многоквартирных домов целыми кварталами и строительству на их месте нового жилья со всей инфраструктурой.

«Масштабные проекты имеют длительный строительный, инвестиционный и операционный период, – говорит Киселева. – Очень важно в условиях высоких рисков найти возможности снижения стоимости этих проектов. Без такого снижения ряд проектов оказываются убыточными или низкорентабельными, с запредельными сроками окупаемости. Поэтому подавляющее большинство проектов нуждаются в стабилизационной оговорке. Одним из факторов снижения привлекательности механизма КРТ можно назвать то, что соглашение с инвестором может предусматривать безвозмездную передачу построенной за его счет инженерной, социальной и транспортной инфраструктуры в государственную или муниципальную собственность. На мой взгляд, возможность разрешить это неудобство дают соглашения о защите и поощрении капиталовложений, которые предполагают гарантии неизменности условий проекта».

Законопроекты подготовлены с учетом обсуждений у первого **вице-премьера Андрея Белоусова**, пояснили в министерстве. «Решения по развитию механизма были выработаны в ходе тесного обсуждения с участием экономического блока Правительства РФ и РСПП, – отметил гендиректор «ФосАгро», глава Российской ассоциации производителей удобрений, член бюро правления РСПП Андрей Гурьев («ФосАгро» заключило одно из первых СЗПК). – Все новации в законе о СЗПК будут направлены на запуск нового инвестиционного цикла в важном секторе добычи твердых полезных ископаемых, обрабатывающей промышленности и АПК».

«Как мы и договаривались при заключении первого СЗПК, работа над совершенствованием этого механизма продолжается, – сказал председатель совета директоров ЕСН Григорий Березкин. – Правительство в лице Андрея Рэмовича **Белоусова** и Минэкономразвития внимательно выслушивают и прорабатывают предложения со стороны бизнеса и РСПП. Много уже учтено, работа идет эффективно и, что важно, не остается на бумаге, а реализуется в конкретных действиях».

Правительство рассматривает СЗПК как ключевой инструмент для наращивания частных инвестиций. Он предполагает долгосрочные (до 20 лет) гарантии со стороны государства по неповышению основных налогов (кроме НДС) и сохранению правил по землепользованию и застройке и ряда других. Для проектов в рамках СЗПК на три года будет отсрочено вступление в силу новых требований в сфере экологического регулирования. Кроме того, возможно возмещение затрат инвесторов на создание инфраструктуры в объеме уплаченных налогов. На эти льготы могут претендовать проекты от 5 млрд руб., для ряда отраслей действуют сниженные границы: от 250 млн для проектов в социальной сфере, от 500 млн – в экологии, АПК, цифровой экономике, от 1,5 млрд – для обрабатывающих производств. Первые соглашения о защите и поощрении капиталовложений заключены в декабре 2020 года, всего подписаны 26 соглашений с объемом инвестиций на сумму почти 1 трлн рублей.

<https://rg.ru/2021/02/18/minekonomiki-predlozhilo-rasshirit-mehanizm-pooshchreniia-kapitalovlozhenij.html>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСЕЙ НИКОЛЬСКИЙ; 2021.02.19; ОБЪЕДИНЕННУЮ АВИАСТРОИТЕЛЬНУЮ КОРПОРАЦИЮ ЖДЕТ СЕРЬЕЗНАЯ РЕФОРМА; ЕЕ ВДОХНОВИТЕЛЕМ ЯВЛЯЕТСЯ АНАТОЛИЙ СЕРДЮКОВ

Российскую авиапромышленность ожидает серьезная реформа, в ходе которой планируется оптимизировать один из уровней управления и создать условия для плавных сокращений персонала до 2025 г. Опубликованный 18 февраля интернет-ресурсами протокол совещания руководства госкорпорации «Ростех» 2 февраля «По вопросам организационной трансформации ПАО ОАК» является подлинным, подтвердили несколько менеджеров Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), а представитель «Ростеха» подтвердил наличие изложенных в документе планов.

«Конструкторские бюро и дирекции программ (в частности, по созданию и развитию самолетов – к примеру, Sukhoi SuperJet, MC-21, Су-57, МиГ-35, Ил-76. – «Ведомости») планируется объединить на одной площадке ОАК. Планируется также перенос юридических адресов всех управляющих компаний (например, компании «Сухой», РСК «МиГ», «Иркут», «Ильюшин». – «Ведомости») по месту нахождения серийных авиастроительных заводов.

Объединение конструкторских бюро и программных дирекций на площадке ОАК означает переход с трехзвенной на двухзвенную систему управления, которая практикуется во всех других холдингах «Ростеха». Идущие изменения призваны оптимизировать процессы и улучшить финансовое положение ОАК. Процесс трансформации стартует 1 марта, он будет очень вдумчивым, кропотливым и продлится ориентировочно до 2025 г.», – сообщил представитель «Ростеха».

В самом совещании кроме гендиректора «Ростеха» Сергея Чемезова участвовали руководитель авиационного кластера «Ростеха» и бывший министр обороны Анатолий Сердюков, гендиректор ОАК Юрий Слюсарь и топ-менеджеры «Ростеха». Сердюков, по словам двух менеджеров двух субхолдингов ОАК, является основным вдохновителем плана.

По словам представителя ОАК, «процессы корпоративной трансформации, по сути, уже запущены. В частности, в ОАК уже переданы функции единоличного исполнительного органа «Сухого», «Ильюшина». Реализуется программа централизации управления предприятиями, которая предусматривает исключение дублирующих административных функций, создание общекорпоративных центров компетенций и обслуживания, расширение кооперации для более эффективной реализации самолетостроительных программ. Авторитетные конструкторские школы при этом продолжают развиваться».

По словам источника в оборонной промышленности, «реформа назрела давно. Сегодня ОАК – это сложная громоздкая структура, где несколько уровней управления. Только в Москве – более 20 000 сотрудников, разумеется, не только управленцев и финансистов, но и инженеров и конструкторов, при том что основные заводы сосредоточены в регионах – Комсомольске-на-Амуре, Новосибирске, Казани, Нижнем Новгороде, Подмосковье и т. д. Это неэффективная модель, огромные расходы, избыточный менеджмент. Реформа призвана ликвидировать управленческие прослойки между ОАК и заводами, отправить менеджеров из Москвы на реальное производство». При этом, по его словам, численность инженеров и конструкторов планируется оптимизировать только в случае явного дублирования ими функций.

По словам источника в одном из субхолдингов ОАК, в управляющей структуре РСК «МиГ» (куда относится инженерный центр численностью около 500 человек и другие административные подразделения в Москве и Подмосковье) в прошлом году было сокращено несколько сотен человек и осталось чуть больше 2000 сотрудников.

В компании «Сухой» на начало 2020 г. было около 21 000 человек, из которых 10 000 было занято на авиазаводе в Комсомольске-на-Амуре, около 4500 – на авиазаводе в Новосибирске и 4500 насчитывал персонал в КБ и корпоративном центре (выполняющем

управленческие функции) в Москве, а также инженерный, летный и другой персонал в подмосковном Жуковском и Ахтубинске, где находится Государственный летно-испытательный центр Минобороны.

В 2020 г. в «Сухом» было сокращено 1500 человек, план на этот год – 1100 человек, продолжает собеседник «Ведомостей». По словам источника в одном из субхолдингов ОАК, механические сокращения сами по себе не обеспечат эффективность, а оптимизация и передача ряда услуг, например охраны, на аутсорсинг может даже увеличить накладные расходы. Он надеется, что к сокращению персонала подойдет действительно тщательно и реализация основных программ не пострадает.

<https://www.vedomosti.ru/politics/articles/2021/02/18/858560-obedinennuyu-aviastroitelnyu>

ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2021.02.19; «НОВАПОРТ» ВЛОЖИТСЯ В ИНФРАСТРУКТУРУ ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ SUPERJET 100; ЕЕ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕМ СТАНЕТ RED WINGS, КОТОРАЯ ОТКРОЕТ ХАБЫ В АЭРОПОРТАХ ХОЛДИНГА

Корпорация АЕОН и «Ростех» подписали меморандум о сотрудничестве, о чем «Ведомостям» сообщил источник, близкий к одной из сторон сделки, и подтвердил гендиректор входящего в корпорацию АЕОН «Новапорта» Сергей Рудаков. «Новапорт» владеет 18 региональными аэропортами в России, базы сервисного обслуживания могут быть построены в трех из них – Челябинске, Перми и, возможно, Калининграде. Это те города, где собирается забазировать свои SSJ100 подконтрольная «Ростеху» авиакомпания Red Wings.

«Мы инвестируем в базы сервисного обслуживания – ангар, лаборатории, оборудование – под договор долгосрочной аренды с авиакомпанией Red Wings», – рассказал Рудаков. Объем инвестиций будет зависеть от количества рейсов и авиатрафика, который сможет обеспечить авиакомпания. В среднем один инфраструктурный объект вместе с оборудованием обойдется в 1,5 млрд руб., говорит Рудаков.

Представитель «Ростеха» не подтвердил «Ведомостям» подписание меморандума, но добавил, что госкорпорация обсуждает с эксплуатантами и аэропортами меры по повышению качества сервисного обеспечения и развитию сервисной инфраструктуры под самолеты SSJ100 и разрабатываемые MC-21 и Ил-114-300.

Авиакомпания Red Wings реализует программу закупки самолетов SSJ100, скопившихся у производителя, Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК, тоже принадлежит «Ростеху»). Программу одобрил президент **Владимир Путин**. Сейчас в парке Red Wings четыре SSJ100. К 2025 г. перевозчик должен получить до 60 этих российских самолетов. Под российский лайнер компания решила развивать хабовую модель перевозок, открывая базы в аэропортах. Осенью Red Wings начала осуществлять разлет из своего первого регионального хаба – «Кольцово» в Екатеринбурге.

По словам представителя перевозчика, следующий после «Кольцово» хаб будет создан в Челябинске, рассматривается вопрос создания баз в аэропортах Перми и Калининграда. «Нашему проекту по эксплуатации SSJ100 в регионах почти полгода, и он развивается успешно: сейчас на пике низкого сезона средняя загрузка рейсов из Екатеринбурга превышает 80%. Субсидии **Минтранса** и регионов позволяют создавать дополнительный спрос на перевозки, минуя Москву. При росте субсидирования будет быстро расти и сеть региональных маршрутов, поэтому на определенном этапе необходимо будет решать задачу техобслуживания этих самолетов», – говорит представитель компании.

Создание новых сервисных хабов в России не решит проблем с поставками используемых в SSJ100 импортных запчастей и обслуживанием самолета за границей, и министр промышленности Денис Мантуров и глава «Ростеха» Сергей Чемезов признавали, что это тормозит развитие проекта Sukhoi Superjet. В январе стало известно, что «Иркут» выкупает обратно шесть SSJ100 у лизинговой компании RJ Leasing, которая отдала суда в

эксплуатацию ирландской CityJet. Компания отказалась от SSJ100 из-за проблем с обслуживанием и нехватки запчастей, сообщил «Коммерсантъ». На сегодня единственным зарубежным эксплуатантом российского самолета остается мексиканская Interjet.

SSJ100 уже обслуживают на базе «Сухого» в Жуковском. Кроме того, ремонт этих судов производят частные компании «Тулпар техник» (Татарстан), S7 Technics (входит в группу S7, ремонтирует в Новосибирске и Минводах), «А-Техникс» (входит в группу «Аэрофлот», ремонтирует в шести региональных аэропортах). А в январе этого года был открыт новый сервисный центр «Иркут» (входит в ОАК) в Комсомольске-на-Амуре.

Создание «Новопортом» новой базы техобслуживания логично с приходом эксплуатанта в новый аэропорт, считает замначальника авиационно-технической базы «Тулпар техника» Марат Нигматуллин. «На выбор оператора техобслуживания в первую очередь влияет географический фактор: эксплуатанты стремятся провести ремонт в тех точках, куда у них есть рейсы. Но в целом этот рынок конкурентен, и эксплуатанты могут учитывать также стоимость и сроки обслуживания, пригоняя самолет на обслуживание в другой аэропорт», – добавляет он.

Эксперт Центра инфраструктурных проектов Высшей школы экономики Андрей Крамаренко считает, что проект «Новопорта» скорее ориентирован на создание линейных станций обслуживания, на которых можно осуществлять легкие формы работ. Например, транзитное ТО, которое выполняется перед каждым вылетом судна, если время после посадки составляет менее трех часов, или ежедневный осмотр. Кроме того, сомнительно создание базы в указанных городах, так как там нет центра компетенций по обслуживанию самолетов и соответствующего персонала. «Основные затраты в техобслуживании – это стоимость работы техников. Нельзя с нуля создать серьезного провайдера ТО – нужен опыт, персонал, компетенции. В Калининград на SSJ100 выполняется два рейса в месяц, и гонять туда самолет только ради обслуживания бессмысленно», – заявляет эксперт.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/02/18/858573-novaport-vlozhitsya>

ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2021.02.19; ХОД ИСКОМ: ВЭБ.РФ НАШЕЛ ПРЕТЕНДЕНТА НА ПОКУПКУ ДОЛГОВ UTAIR; ПОТЕНЦИАЛЬНЫЙ ПОКУПАТЕЛЬ ПОЯВИЛСЯ СРАЗУ ПОСЛЕ ТОГО, КАК ГОСКОРПОРАЦИЯ ПОДАЛА СУДЕБНУЮ ПРЕТЕНЗИЮ К ПЕРЕВОЗЧИКУ

Госкорпорация ВЭБ.РФ после подачи иска в арбитраж к Utair нашла претендента на покупку долгов перевозчика на 1,5 млрд рублей – он появился в самый последний момент перед окончанием приема заявок. Об этом «Известиям» сообщили источники, знакомые с процессом реструктуризации долгов авиакомпании, не раскрыв имя претендента. Банк «Россия», выкупивший в 2020 году долги у других кредиторов Utair, не подавал заявку на участие в аукционе ВЭБа, отметили в кредитной организации. Заявившийся претендент не заинтересован в банкротстве авиакомпании, утверждает источник «Известий». Им может быть аффилированное с авиакомпанией лицо, полагают эксперты.

Приблизиться к цели

Госкорпорация ВЭБ.РФ спустя три месяца нашла претендента на покупку долгов авиакомпании Utair на 1,5 млрд рублей. Об этом «Известиям» рассказали два источника, знакомых с процессом реструктуризации кредитов авиаперевозчика. Имя потенциального покупателя они не раскрыли. По словам одного из них, такая информация будет опубликована 1 марта. ВЭБ реализует права требования к авиаперевозчику через конкурентные торги.

Заявки на участие в аукционе принимались до 17 февраля, следует из графика проведения торгов. До 1 марта продлится этап их рассмотрения, а уже 2 марта пройдет сам аукцион. Подведение его итогов состоится в установленные сроки – до 1 апреля, сообщил «Известиям» представитель ВЭБа. Он добавил, что до этого момента корпорация не

может раскрывать или комментировать информацию о поданных заявках и участниках, не являющихся публичными.

Завлечь иском

Госкорпорация ВЭБ.РФ 19 ноября 2020 года выставила на торги свои права требования к Utair на 1,5 млрд рублей. Сроки проведения аукциона дважды переносили из-за отсутствия заявок: сначала с 30 декабря на 29 января, позднее – на 2 марта. Окончание приема заявок смещали с середины декабря на 18 января, а потом на 17 февраля. Госкорпорация выставила на продажу права требования к авиакомпании на 1,39 млрд рублей (без учета процентов) по завышенной цене – за 671,4 млн рублей, то есть за 48% от номинала, рассказывал «Известиям» источник, знакомый с консолидацией кредитов перевозчика. По его словам, корпорация также не согласилась на условия реструктуризации долгов Utair.

За пять дней до окончания приема заявок ВЭБ подал в Арбитражный суд Москвы иск к авиакомпании на 208 млн рублей, следует из картотеки дел. После этого иска участник для проведения аукциона ВЭБа появился. Это произошло в самый последний момент, сообщил «Известиям» источник, знакомый с реструктуризацией долгов перевозчика. По его словам, 208 млн рублей – это сумма накопившейся задолженности Utair перед ВЭБом по просроченным процентам, штрафам, пеням, неустойкам и госпошлинам. В случае продажи прав требований на торгах их новый владелец будет определять дальнейшие шаги по урегулированию задолженности авиакомпании, отметил представитель госкорпорации.

Круг покупателей

Банк «Россия», выкупивший в 2020 году долги у других кредиторов Utair, в СМИ называли единственным претендентом на них. Но АКБ «Россия» не подавал заявку на участие в аукционе ВЭБа, сообщили «Известиям» в **пресс-службе** банка.

Другим кредитором авиакомпании выступает «Сургутнефтегаз». Ранее СМИ писали, что нефтяная компания не заинтересована в банкротстве Utair, потому что у нее есть поручительство по кредиту перевозчика перед Сбербанком на 17,4 млрд рублей. Но эти обязательства в январе были переданы вертолетной «дочке». В «Сургутнефтегазе» на вопрос «Известий» о том, подавал ли акционер заявку на участие в аукционе ВЭБа, отвечать не стали.

Это могло сделать и физическое лицо, следует из документации к торгам. Как утверждает источник «Известий», близкий к процессу реструктуризации долгов Utair, заявившийся претендент не заинтересован в банкротстве авиакомпании.

Если ВЭБ.РФ продаст свое право требования, вопрос о возбуждении дела о банкротстве Utair будет решать уже новый кредитор, отметил адвокат Forward Legal Бухарин Данил. По его словам, он также будет определять судьбу предъявленного иска на 208 млн рублей. Для этого ему нужно провести правопреемство, после чего он сможет или настаивать на рассмотрении дела, или откажется от иска, пояснил юрист. Он полагает, что заявку могло подать аффилированное с авиакомпанией лицо.

Такие сделки могут заключаться и в интересах третьих лиц, отметил главный аналитик ГК «Алор» Алексей Антонов.

– Важно, не кто подал или не подал заявку, а кто является конечным бенефициаром сделки, – сказал эксперт.

По словам Алексея Антонова, подача ВЭБом иска к авиакомпании может быть направлена на подтверждение факта наличия самих долговых обязательств: если суд подтверждает, что требования обоснованы и законны, то они стоят дороже.

<https://iz.ru/1126593/maksim-talavrinov/khod-iskom-vebrf-nashel-pretendenta-na-pokupku-dolgov-utair>

ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЯ ПЕРЦЕВА; 2021.02.18; СБЫТОВАЯ ТЕХНИКА: ПРОДАВЦЫ ПРЕДУПРЕДИЛИ О ПОДОРОЖАНИИ ИМПОРТА; РОСТУ ЦЕН МОЖЕТ СПОСОБСТВОВАТЬ УВЕЛИЧЕНИЕ СТОИМОСТИ МОРСКИХ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Цены на непродовольственные товары могут увеличиться, предупредила Минпромторг Ассоциация компаний розничной торговли (АКОРТ). Это произойдет из-за резкого подорожания контейнерных перевозок импортной продукции морским и железнодорожным транспортом, сказано в письме организации, с которым ознакомились «Известия». Стоимость логистики в январе 2021 года выросла на величину до 600% по сравнению с октябрем 2020 года, уточнили крупнейшие торговые сети. Ритейлеры попросили министерство учитывать этот фактор при анализе динамики цен. Больше всего может подорожать бытовая техника и электроника – на 20%, оценили эксперты.

Долго и дорого

Федеральные ритейлеры предупредили, что цены на непродовольственные товары могут вырасти. Об этом сказано в письме Ассоциации компаний розничной торговли (АКОРТ) в Минпромторг от 9 февраля. «Известия» ознакомились с ним. Организация указала, что стоимость контейнерных перевозок из КНР и стран Юго-Восточной Азии с ноября по январь 2021 года значительно повысилась. Это касается как морского, так и железнодорожного транспорта. Этот факт «приведет к соответствующему увеличению розничных цен в организациях торговли», сказано в письме. Поэтому АКОРТ попросила Минпромторг учитывать его при анализе динамики цен на товары у ритейлеров.

В своем письме АКОРТ приводит данные по стоимости перевозок. Поставки в порты Дальнего Востока из Шанхая с 1 по 10 октября для одного контейнера весом 40 футов (линия ММС) стоили \$2,7 тыс., с 21 по 31 декабря – \$11,1 тыс., а с 16 по 31 января – \$13,3 тыс. Таким образом, цена транспортировки выросла в январе почти в пять раз по сравнению с октябрем и почти в 1,2 раза по сравнению с декабрем прошлого года.

Ситуация с поставками в балтийские порты аналогичная: с 1 по 15 октября транспортировка стоила \$3,2 тыс., с 15 по 31 декабря – \$6,8 тыс., а с 16 по 31 января – \$9,9 тыс. Получается, что в январе цена выросла в 3,1 раза по сравнению с октябрем и в 1,4 раза по сравнению с декабрем 2020-го.

На прямом железнодорожном сообщении ситуация такая же: до 1 ноября транспортировка стоила \$2,4 тыс., с 1 по 12 декабря – \$4 тыс., а с 17 января – \$9,8 тыс. То есть в январе перевозки выросли в цене почти в четыре раза по сравнению с октябрем и в 2,4 раза по сравнению с декабрем.

Все вопросы, связанные с ценами на потребительские товары, сейчас являются чувствительными, поэтому АКОРТ проинформировала Минпромторг, сказали «Известиям» в ассоциации. Там не уточнили, когда стоит ожидать повышения цен и в каком размере.

В **пресс-службе** Минпромторга «Известиям» сказали, что на постоянной основе взаимодействуют с организациями торговли и с их общественными профессиональными объединениями.

– Торговля гибко реагирует на такие ситуации и постоянно ищет оптимальных поставщиков, чтобы адекватно отвечать на запросы покупателей. Информационное письмо исполнительного директора АКОРТ получено, – отметили в ведомстве.

Министерство учтет фактор повышения стоимости контейнерных перевозок из КНР и стран Юго-Восточной Азии при анализе динамики цен, добавили в Минпромторге.

Застряли на границе

Проблема с повышением цен на логистику, в основном на морские перевозки, носит временный характер, сказал «Известиям» глава Ассоциации экспертов рынка ритейла Андрей Карпов. Он напомнил, что в прошлом году на фоне пандемии в Европе сократился экспорт, а импорт вырос. На практике это выглядело так: логистические компании

доставляли в ЕС контейнеры, которые длительное время стояли на границе, из-за интенсивного трафика их разгружали с большими задержками. За счет этого в мире сформировалась ситуация условного дефицита емкостей для транспортировки. Более того, из европейских стран часть контейнеров уходила пустыми, например, в Китай. В комплексе эти факторы оказали давление на стоимость перевозки – она выросла. Нынешняя проблема в течение полугода исчезнет, уверен эксперт.

Весь цикл морской доставки составляет максимум два месяца, подчеркнул Андрей Карпов. Около 40–45 дней нужно для того, чтобы груз прибыл из КНР в центральную часть России. Еще около двух недель необходимо, чтобы товар попал на полку либо на склад. Поэтому неудивительно, что стоимость некоторых импортных товаров в России уже выросла, отметил эксперт. В первую очередь это коснулось бытовой техники и электроники, ценник на которую поднялся на 10%, сказал Андрей Карпов.

Россия ввозит из Китая и Юго-Восточной Азии большую номенклатуру товаров: это продукция легкой промышленности, фурнитура для одежды (например, пуговицы, молнии), обувь, игрушки, мебель и другие наименования, добавил эксперт.

По словам представителя Ассоциации торговых компаний и товаропроизводителей электробытовой и компьютерной техники (РАТЭК, включает в том числе Samsung, LG, Whirlpool) Антона Гуськова, изготовители и продавцы признают проблему, которую обозначила АКОРТ. За последнее время перевозки из КНР и Юго-Восточной Азии подорожали в два-три раза, отметил он. Эксперт добавил, что из этих регионов в РФ импортируют не только электронику, но и комплектующие для крупной бытовой техники, которую производят внутри страны. Поэтому подорожание в той или иной степени может коснуться всех товаров, сказал он. В такой сложный момент власти могут снять с отрасли часть нагрузки в виде неналоговых сборов: например, отменить авторский, а также не увеличивать экологический, считает Антон Гуськов.

У розничных продавцов есть запасы на складах, но через пару месяцев они закончатся, сказала «Известиям» старший аналитик ИАЦ «Альпари» Анна Бодрова. После этого можно ожидать постепенного роста цен на полках, сказала она. По мнению эксперта, импортная бытовая техника и электроника может подорожать на 10–20% от текущего уровня. Стоимость других товаров будет увеличиваться не столь драматично: одежда, обувь, игрушки могут вырасти в цене на 5–7%, оценила Анна Бодрова.

<https://iz.ru/1126162/evgeniia-pertceva/sbytovaia-tekhnika-prodavtcy-predupredili-o-podorozhanii-importa>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА; ИРИНА ДРОБЫШЕВА; 2021.02.18; УДЕРЖАЛИСЬ В ПЛЮСЕ; ПОРТЫ ОКРУГА СОХРАНИЛИ В 2020 ГОДУ ПОЛОЖИТЕЛЬНУЮ ДИНАМИКУ ГРУЗОБОРОТА

На фоне двухпроцентного снижения в 2020 году объемов перевалки морскими портами России в целом дальневосточникам удалось переработать на десять миллионов тонн грузов больше, чем в 2019-м. Рост составил 4,6 процента (годом ранее было 6,4), причем и в экспортно-импортных, и в каботажных перевозках. Как развивались порты макрорегиона в условиях пандемии, повлиявшей на здоровье мировой экономики, выяснял корреспондент «РГ».

Дашь рынку угля

По словам исполнительного директора Ассоциации морских торговых портов Серика Жусупова, за исключением нефти (-17 процентов после сделки с ОПЕК+) номенклатура грузооборота в России – уголь, контейнеры, руда, зерно и другие позиции – продемонстрировала рост.

В полной мере это наблюдалось на Дальнем Востоке. Как свидетельствует исследование НОЦ «Морской транспорт и пространственная логистика» Морского государственного

университета имени Невельского и компании «ДНИИМФ-Восточный», драйверами роста грузовой базы морских портов макрорегиона остаются уголь и контейнерные перевозки. Перевалка угля выросла на 9,1 процента. Ее обеспечили модернизированные и вновь построенные терминалы: в Приморье – Восточный (грузооборот вырос на 9,1 процента) и Порт Вера (практически в два раза), в Хабаровском крае – первая очередь «Дальтрансугля» (+13 процентов) и «ВаниноТрансУголь», на Сахалине – Шахтерск (+22 процента), на Чукотке – порт Беринговский, построенный под транспортировку угля с месторождения, разрабатываемого резидентом ТОР. Почти в шесть раз увеличила перевалку грузов в неспециализированном порту компания «Терминал-Совгавань» в Хабаровском крае.

Узкое место

В АТР, в отличие от западного рынка, спрос на уголь растет, но экспортные амбиции российского бизнеса сдерживаются недостаточными мощностями железной дороги. Ситуация должна разрешиться в обозримом будущем. С 2013 года реализуется программа модернизации Восточного полигона, и, по словам главы РЖД Олега Белозерова, уже в 2019-м были достигнуты ее целевые показатели: вывезено 113,2 миллиона тонн груза. В 2021 году РЖД обещает завершить первый этап модернизации (это позволит увеличить пропускную способность БАМа и Транссиба до 124,9 миллиона тонн в год) и перейти ко второму – нарастить к 2024-му мощности до 180 миллионов.

На необходимость скорейшей расшивки узких мест железной дороги в конце прошлого года указал **вице-премьер** – полпред **президента РФ** в ДФО Юрий Трутнев, отметивший, что «ряд компаний, связанных с угольными производствами, испытывают сложности с транспортировкой». Он дал поручение РЖД, **минтрансу**, **минэнерго** и **минвостокразвития** в кратчайшие сроки сопоставить стоимость модернизации БАМа и Транссиба с прибылью от перевозок и поступлениями в бюджеты всех уровней.

– Сейчас провозные мощности не обеспечивают транспортировку грузов. Это приводит к тому, что построенный в Ванине порт простаивает, «Колмар» в Якутии отгружает уголь в значительно меньшем количестве, чем мог бы это сделать, обеспечивая нормальную рентабельность проекта. Начала подниматься компания «Эльгауголь». Предприятия приносят прибыль, генерируют финансовый поток. Привлекая новые инвестиции, мы помогаем инвесторам с созданием инфраструктуры. А в этом случае должна развиваться системная инфраструктура, и мы должны точно так же помогать ее строить, – заявил Юрий Трутнев.

Уже в январе 2021 года объем экспортных грузов на сети железных дорог РЖД, следующих в сторону морских портов, увеличился по сравнению с таким же периодом 2020-го в целом по стране почти на 12 процентов, в том числе в порты Дальнего Востока – более чем на 19.

Но и портам есть куда развиваться – за счет не только увеличения мощностей, но и модернизации, строительства специализированных терминалов, работающих на современной цифровой платформе.

Руда в тренде

Но уголь – лишь часть номенклатуры грузооборота.

Без малого на десять процентов увеличили дальневосточные порты в минувшем году перевалку железной руды. Причиной стало изменение мирового и, в частности, азиатского рынка: торговая война КНР и Австралии, рост спроса под влиянием стимулирующих государственных мер в период пандемии, изменение позиции Индии как одного из наиболее крупных потребителей и производителей руды, снижение добычи в Бразилии. На этом же фоне вырос экспорт черных и цветных металлов (соответственно +8,8 и +42,2 процента).

– Несмотря на ограничения на добычу нефти (договоренности по ОПЕК+) и падение спроса на нефтепродукты перевалка наливных грузов в нашем макрорегионе снизилась

всего на 2,4 процента, – отметил директор НОЦ «Морской транспорт и пространственная логистика» Александр Гаврилов. – В частности, сократилась бункеровка топлива во Владивостоке, Находке и Ванине, завершалась модернизация двух крупных терминалов. В то же время Sakhalin Energy произвел рекордное количество сжиженного природного газа (СПГ) – 11,6 миллиона тонн. Соответственно, экспорт последнего из порта Пригородное увеличился, что в целом соответствует общемировому тренду роста потребления СПГ.

Контейнерный рынок снова продемонстрировал рост (+12,6 процента). Эксперты отмечают увеличение доли контейнеров с экспортными грузами.

На вывозе за границу леса сказались резкое падение цен на пиломатериалы на мировом рынке. В начале июня рухнул рынок шпона в Японии, в итоге остановилось несколько заводов по его производству в Хабаровском крае и в Приморье, склады компаний были переполнены. По итогам года спад оказался не таким большим, в целом на 2,4 процента. Улучшили дальневосточную статистику партии лесоматериалов из Вологодской и Воронежской областей, проследовавшие на экспорт через **пункты пропуска** Приморья.

– Если учесть условия, в которых в 2020 году развивалась мировая экономика и торговля, небольшое сокращение грузооборота портов России не вызывает удивления, как и положительная динамика портов Дальневосточного бассейна. В странах Восточной Азии, прежде всего в Китае, экономика показала пусть небольшой, но рост. И грузооборот китайских морских портов это подтверждает (+3,2 процента к 2019 году). К тому же КНР остается важнейшим торговым партнером России и Дальнего Востока, в частности, – отметил доцент ДВФУ, кандидат экономических наук Тагир Хузиятов.

<https://rg.ru/2021/02/18/reg-dfo/v-2020-godu-porty-dfo-sohranili-polozhitelnuiu-dinamiku-gruzooborota.html>

КОММЕРСАНТЪ; ЮЛИЯ СТЕПАНОВА; 2021.02.19; ГИС ЗАВИСЛИ В INTERNET EXPLORER; В ИНФОРМАЦИОННЫХ СИСТЕМАХ ВЕДОМСТВ ОТКРЫЛАСЬ УЯЗВИМОСТЬ

В 2021 году многим госорганам придется потратить сотни миллионов рублей на доработку своих информационных систем из-за прекращения поддержки браузера Internet Explorer американской Microsoft, предупреждают участники IT-рынка. Большинство ГИС использовали устаревшую версию браузера для входа пользователей. Если ничего не делать, системы продолжают работать, но не будут получать обновления, что сделает их уязвимыми для хакерских атак, считают эксперты.

Государственным информационным системам (ГИС) ряда органов в 2021 году могут потребоваться обязательные обновления из-за того, что американская Microsoft прекратит поддержку браузера Internet Explorer, рассказали “Ъ” эксперты на рынке разработки программного обеспечения.

Речь идет, например, про систему контроля над объемом оборота алкогольной и спиртосодержащей продукции в России (ЕГАИС), систему Федерального казначейства (ГАС «Управление») и Верховного суда (ГАС «Правосудие»), уточнил гендиректор компании «Базальт СПО» Алексей Смирнов. В Верховном суде, Федеральной службе по регулированию алкогольного рынка (разрабатывает ЕГАИС) и казначействе на запросы не ответили.

Дело в том, поясняет господин Смирнов, что эти информационные системы, используют устаревшие технологии, например для входа пользователей в систему, которые работают только в браузере Internet Explorer на операционной системе Windows. Когда создавались эти ГИС, только Internet Explorer поддерживал необходимые требования по криптографической защите, уточняет гендиректор компании «МойОфис» Дмитрий Комиссаров. Но в 2020 году Microsoft объявила, что прекратит поддерживать Internet Explorer версии 11 с 17 августа 2021 года. Поддержка более старых версий прекращена с 12 января 2016 года. В Microsoft не ответили на запрос.

Действительно, ряд веб-интерфейсов и программного обеспечения не только госорганов связаны с устаревшим Internet Explorer, говорит гендиректор оператора дата-центров Охуген Павел Кулаков. По его словам, это могут быть и банковские платформы. Некоторые решения, добавляет эксперт, смогут продолжить работу на Internet Explorer, но не будет получать обновления.

Отсутствие обновлений несет серьезный риск утечки данных и доступности сервисов, объясняет исполнительный директор компании Artezio (входит в группу «Ланит») Павел Адьлин. Тот факт, что ведомства продолжают эксплуатировать устаревшие системы, не только повышает риск хакерских атак, по его мнению, но и сужает круг потенциальных пользователей.

Проблема носит масштабный характер, для ее решения потребуется переписать программное обеспечение, считает господин Кулаков. На подобную интеграцию может уйти от одного до трех лет, уверен господин Комиссаров. По оценке одного из собеседников «Ъ» на рынке разработки, это будет стоить ведомствам сотни миллионов рублей.

Своим решением Microsoft даже оказал содействие импортозамещению в России, считает господин Смирнов. По его мнению, есть вероятность, что, решая проблему с работой ГИС без Internet Explorer, ведомства займутся вопросом их совместимости с отечественными операционными системами.

С учетом требований по импортозамещению лучшим курсом для ведомств будет переход на браузеры с открытым исходным кодом, например из семейства Chromium и Firefox, считает заместитель гендиректора группы компаний Astra Linux Юрий Соснин. По мнению руководителя отдела разработки программного обеспечения IT-компании «Инфосистемы Джет» Тимура Мякинина, у ведомств еще достаточно времени, чтобы отказаться от старых технологий.

<https://www.kommersant.ru/doc/4694885>

КОММЕРСАНТЪ; АНДРЕЙ ПРАХ; 2021.02.19; ЧИНОВНИКОВ ОСТАВЛЯЮТ НА НАСИЖЕННОМ; РОТАЦИЮ ГЛАВ ФЕДЕРАЛЬНЫХ СЛУЖБ В РЕГИОНАХ ПРЕДЛАГАЮТ ПРОВОДИТЬ РАЗ В ДЕСЯТЬ ЛЕТ

Группа сенаторов во главе с Андреем Клишасом в четверг внесла в Госдуму законопроект, позволяющий руководителям территориальных органов федеральных служб оставаться в должности до десяти лет. Сейчас закон обязывает проводить их ротацию не реже одного раза в пять лет. В отличие от силовиков, гражданские госслужащие не обеспечены служебным жильем и высоким доходом, поэтому вместо перевода в другой регион предпочитают уволиться, что приводит к оттоку кадров и снижению качества управления, считают сенаторы. По мнению эксперта, контракты руководящих чиновников нужно продлевать на основе критериев эффективности их работы.

Внесенные сенаторами поправки к федеральному закону «О государственной гражданской службе» предусматривают увеличение до десяти лет предельного срока службы руководителей территориальных подразделений федеральных органов исполнительной власти, осуществляющих контрольные и надзорные функции, – ФНС, ФАС, ФТС, Роспотребнадзора, Россельхознадзора, Росреестра, Росстандарта, Федерального казначейства и др. Решение о продлении контракта может приниматься по инициативе работодателя с учетом рекомендации комиссии по урегулированию конфликта интересов.

Напомним, с 2013 года в целях противодействия коррупции проводится ротация руководителей территориальных органов федеральных служб. По закону служащий может замещать должность от трех до пяти лет, после чего должен быть или переведен на другое

равноценное место, или уволен. Продлить с ним контракт или перевести на нижестоящую должность нельзя.

При этом, как подчеркивается в пояснительной записке к законопроекту, руководители получают «низкое денежное содержание» по сравнению с главами региональных силовых структур и прокуратуры, не обеспечены служебным жильем и сталкиваются с бытовыми проблемами при переезде.

Такие условия ротации вынуждают «значительную часть» из них увольняться, что ведет к потере подготовленных и квалифицированных кадров, ослаблению руководящего состава территориальных органов федеральных служб и снижению авторитета министерств и ведомств в регионах. «В иных органах государственной власти предусмотрены более «мягкие» условия ротации», – отмечают авторы документа.

Председатель комитета Госдумы по федеративному устройству (через него проходят законы о госслужбе) Алексей Диденко сказал “Ъ”, что «эмоционально понимает тональность этой инициативы»: «Ротация нужна, чтобы у надзорных органов не было связи с местной командой, чтобы руководитель был оторван от местных элит и более или менее объективен. Но мы же не роботов в регионы отправляем. Это люди, у которых есть семья, потребности. Они не могут пять лет жить в палатке, поэтому заходят в ипотеку, приобретают жилье. И им не сильно хочется каждые пять лет переезжать в другой регион».

Ротация – важный антикоррупционный фактор, но она имеет свои недостатки, считает директор центра госслужбы и управления РАНХиГС Тигран Занко:

Очевидно, что чем дольше руководитель территориального органа занимает должность, тем больше у него связей в регионе и тем выше риск конфликта интересов. С другой стороны, он лучше знает специфику работы, лучше понимает объекты контроля и качественнее управляет».

По словам эксперта, в ходе ротации возникает еще одна проблема – длительная процедура назначения руководителей, которая зачастую предусматривает необходимость согласования с полномочными представителями президента и главами субъектов РФ: «Подбор, оценка и согласование в лучшем случае занимает полгода. Это приводит к тому, что многие главы теруправлений находятся в статусе исполняющих обязанности». Но вместе с увеличением предельного срока нахождения руководителей в должности необходимо совершенствовать критерии оценки их эффективности, добавляет господин Занко: «Это реальный инструмент, который позволит принимать объективные решения».

<https://www.kommersant.ru/doc/4694922>

ВЕСТИ; 2021.02.18; НЕДОСТУПНАЯ РОССИЯ: КУДА НА РОДИНЕ НЕ ДОБРАТЬСЯ? УТРО РОССИИ

В России есть немало населенных пунктов, куда практически невозможно добраться. Виновата в ситуации плохая транспортная доступность. Как объединить огромную страну и позволить каждому ее жителю передвигаться по ней без проблем?

<https://www.vesti.ru/video/2270032>

ВЕСТИ; 2021.02.18; ЭКСПЕРТ – О ДОСТУПНОСТИ И ПРОБЛЕМАХ АВИАПЕРЕВОЗОК В РОССИИ. УТРО РОССИИ

Проблему авиаперевозок в России в студии обсудили с членом Общественного совета при Минтрансе, председателем Союза пассажиров России Кириллом Янковым.

<https://www.vesti.ru/video/2270034>

ВЕСТИ ИРКУТСК; 2021.02.18; ТРИ ПРИБАЙКАЛЬСКИХ АЭРОПОРТА БУДУТ РЕКОНСТРУИРОВАТЬ В РАМКАХ ГОСПРОГРАММЫ

Проекты реконструкции аэропортов Иркутска, Киренска и Усть-Кута включены в государственную программу. Такую инициативу поддержала **Росавиация**, сообщает ГТРК «Иркутск», выходящая в эфир на телеканалах «Россия 1» и «Россия 24».

Речь об этом шла на совещании в формате видеоконференции, в которой приняли участие губернатор Прибайкалья Игорь Кобзев и глава **Федерального агентства воздушного транспорта Александр Нерадько**. По мнению участников, авиационной инфраструктуре региона необходимо обновление.

Напомним, в прошлом году аэропорты трех городов Иркутской области включили в план модернизации. Теперь работы по их реконструкции будут вестись в рамках госпрограммы «Развитие транспортной системы» и федерального проекта «Развитие региональных аэропортов и маршрутов».

<https://www.vesti.ru/article/2525537>

ВЕСТИ; АНДРЕЙ ЯЩЕНКО; 2021.02.17; МИНЭКОЛОГИИ ПОДМОСКОВЬЯ ОШТРАФУЕТ АЭРОПОРТ «ШЕРЕМЕТЬЕВО» ЗА УЩЕРБ, НАНЕСЕННЫЙ ПРИРОДЕ. ВЕСТИ В 20:00

74 миллиона рублей намерено взыскать Минэкологии Подмосковья с аэропорта «Шереметьево» за ущерб, нанесенный природе. Из-за устаревших очистных сооружений авиахимикаты попадают в соседние водоемы. Руководство воздушной гавани обещает обновить систему, но не раньше 2023 года.

<https://www.vesti.ru/video/2270030>

1 КАНАЛ; АНДРЕЙ ГОЛДЫРЕВ; 2021.02.18; В ЕКАТЕРИНБУРГЕ ПРИСТУПИЛИ К РАБОТЕ ПЕРВЫЕ ДЕВУШКИ – ПОМОЩНИЦЫ МАШИНИСТА

Они влюблены в железную дорогу, вдохновляются поездами и стуком колес, а свою профессию считают самой романтической. В учебных заведениях настоящий бум: девушки желают стать машинистами. С начала года специальность официально открыли для представительниц прекрасного пола. Многие мечтали об этом с детства, и случайных кандидатур здесь нет. В этом убедился Андрей Голдырев, который пообщался с первыми выпускницами, которые уже вышли на работу в качестве помощниц машиниста.

«Конечно, мне все говорили, что это мужская профессия, тебя туда не возьмут, ты никогда не будешь по этой профессии работать», – рассказывает помощник машиниста, слесарь подвижного состава Анастасия Бояршинова.

Но свой выбор Анастасия сделала еще в школе. Говорит, даже в детстве любимыми игрушками были вовсе не куклы, а машинки. Пока, правда, с этим видом транспорта не сложилось. А еще она теперь слесарь подвижного состава, до винтика знает весь механизм и при необходимости сможет починить его. Она осматривает локомотив и салон электропоезда.

«Как говорят у нас, очень романтическая профессия, мы встречаем закаты, рассветы, поэтому всегда наблюдаем все красивые виды», – отмечает Анастасия Бояршинова.

А ведь еще недавно эта профессия считалась исключительно мужской, да и сейчас многие машинисты скажут: работа не из простых.

«Она эмоционально тяжелая, сосредоточенность нужна, ты отдыхаешь мало, ночная работа, тут все», – отмечает машинист 1-го класса Сергей Осокин.

Впрочем, в современных локомотивах практически все риски сведены к минимуму. А управлять огромным составом теперь можно лишь легким движением руки.

Благодаря комфортным условиям труда с нового года девушкам открыли путь. Этот Свердловский учебный центр уже выпустил 34 женщины. Все успешно трудоустроены.

Практические занятия у девушек проходили в классе, занимались сразу на двух тренажерах. Один из них – это тренажер электропоезда, или, проще говоря, электрички. Второй тренажер – новейшей «Ласточки». Причем тренировались девушки не только на месте помощника, но и большую часть на месте самого машиниста.

Чтобы управлять поездом самостоятельно, минимум полтора года им придется проехать в кресле помощника. И многие настроены решительно.

«У меня эта мечта была с детства, мы жили рядом с железной дорогой, и я даже представляла себя в детстве на месте машиниста», – рассказывает помощник машиниста Оксана Соколова.

Но оказаться в заветной кабине электропоезда Оксане удалось только спустя 30 лет. Она успела поработать преподавателем в кулинарном колледже, затем продавцом в магазине. И вот ее первая поездка в роли помощника машиниста.

Позади полгода обучения на специальных курсах, медкомиссии и экзамен, сданный на отлично.

«Вы знаете, как я была рада, когда мне ответили, что вы можете прийти на собеседование. Я просто была счастлива, а дети как гордились мной, дети вообще гордились тем, что мама пошла у нас на помощника машиниста», – рассказывает Оксана Соколова.

Ну, а что пассажиры?

– Положительно к этому отношусь!

– Почему?

– Ну, а чем женщины хуже мужчин?

– Хорошо, женщина за рулем, это безопасно.

– Я считаю, что в первую очередь людям нужно давать возможность стать кем угодно, а получится у них или нет, это уже дело практики, если запрещать на взлете то, конечно, не получится.

В середине января в Москве в рейс уже отправилась первая женщина – машинист электропоезда. И как признается рулевая дама, самое сложное в этой профессии – повышенное внимание к ее персоне.

<https://www.1tv.ru/news/2021-02-18/401835->

[v_ekaterinburge_pristupili_k_rabote_pervye_devushki_pomoschnitsy_mashinista](#)

<https://www.1tv.ru/news/2021-02-18/401848->

[v_ekaterinburge_na liniyu vyshli_devushki_pomoschnitsy_mashinista](#)

СИБИРСКОЕ ИНФОРМАЦИОННОЕ АГЕНТСТВО; 2021.02.18; АЭРОПОРТЫ ИРКУТСКА, КИРЕНСКА, УСТЬ-КУТА ВКЛЮЧИЛИ В ФЕДЕРАЛЬНУЮ ПРОГРАММУ РЕКОНСТРУКЦИИ

Руководитель **Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация)** **Александр Нерадько** и Губернатор Иркутской области Игорь Кобзев обсудили развитие аэропортов Иркутска, Киренска, Усть-Кута. Совещание прошло сегодня, 17 февраля, в формате видеоконференции.

Александр Нерадько подчеркнул, что обновление инфраструктуры российских аэропортов проводится в рамках **Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**, который составлен до 2024 года.

– Считаю, что развитие воздушного транспорта может осуществляться эффективно только при объединении усилий федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и бизнеса. В рамках этого мы и стараемся работать, – сообщил руководитель **Росавиации**.

В 2020 году в **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** вошли аэропорт Иркутска с распределением в категорию «мероприятия

развития», аэропорты Киренска и Усть-Кута с отнесением к категории «мероприятия жизнеобеспечения».

Росавиация поддержала инициативу Правительства Иркутской области о включении мероприятий по капитальному строительству и реконструкции аэропортовых комплексов Иркутска, Киренска и Усть-Кута в государственную программу «Развитие транспортной системы». Реализация мероприятий будет проводиться в рамках федерального проекта «Развитие региональных аэропортов и маршрутов».

https://sia.ru/?section=484&action=show_news&id=410106

<https://www.vesti.ru/article/2525537>

ТАСС; 2021.02.18; СТРОИТЕЛЬСТВО АЭРОПОРТОВЫХ КОМПЛЕКСОВ ЯКУТИИ ВОЗОБНОВИТСЯ ПОСЛЕ УЛУЧШЕНИЯ ПОГОДНЫХ УСЛОВИЙ

Строительство и реконструкция инфраструктуры аэропортовых комплексов в Якутии будет возобновлена после улучшения погодных условий. Об этом сообщил гендиректор ФКП «Аэропорты Севера» Вадим Волков на заседании проектного офиса по вопросу реализации транспортной части **комплексного плана модернизации магистральной инфраструктуры** до 2024 года.

«В настоящее время ведется подготовка к продолжению работ по строительству (реконструкции) объектов аэродромной инфраструктуры аэропортовых комплексов Олекминск, Семчан, Депутатский, Хандыга, Белая Гора, Сангар, Черский. Работы будут возобновлены после установления приемлемых климатических условий, позволяющих выполнение строительно-монтажных работ. Также завершаются проектно-изыскательские работы в аэропортах Полярный, Усть-Нере и Магане», – сказано в сообщении **Росавиации** по итогам заседания под председательством главы ведомства Александра **Нерадько**.

В **пресс-службе Росавиации** добавили, что также подробно была рассмотрена реконструкция инфраструктуры аэропорта Нерюнгри. Участники встречи обсудили варианты сокращения времени проведения строительно-монтажных работ по замене покрытий. Представители ФКП «Севера» и подрядной организации предложили провести реконструкцию взлетно-посадочной полосы за четыре месяца – с 1 июля по 31 октября 2021 года.

«**Александр Нерадько**, принимая во внимание, что аэропорт Нерюнгри является запасным аэропортом для авиакомпаний, выполняющих полеты в аэропорт Якутия, поручил причастным к реализации проекта тщательно проработать вопрос реконструкции и представить детальный график работ», – добавили в **пресс-службе**.

Дополнительно с авиакомпаниям, выполняющими полеты в регионе, будут проведены консультации по вопросам замены запасного аэропорта Нерюнгри на аэропорты Мирный или Полярный.

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.02.18; В УЛЬЯНОВСКОЙ ОБЛАСТИ ОТРЕМОНТИРУЮТ 140 КМ ТРАСС И ВВЕДУТ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ТРИ НОВЫЕ ДОРОГИ

В Ульяновской области в 2021 году по национальному **проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** приведут в нормативное состояние 140 км трасс и введут в эксплуатацию три новые дороги. Работы пройдут практически во всех районах области.

«Ремонтируя покрытие проезжей части, мы также учитываем запросы населения по благоустройству прилегающей территории, особенно если дороги проходят в границах

населенных пунктов. Это касается устройства тротуаров, велодорожек, освещения и мероприятий по безопасности дорожного движения. Отмечу, что уже сейчас подготовка к дорожно-строительному сезону текущего года завершена, объекты ремонта законтрактованы. Нам предстоит завершить строительство и реконструкцию объектов, работы на которых начались в прошлом году: мостового перехода через реку Сельдь у поселка Дачный, новой шестикилометровой дороги Старая Ерыкла – Ерыклинский Кузоватовского и Тереньгульского районов, а также участка на улице Маслова в Засвияжском районе города Ульяновска», – рассказал **министр транспорта** Ульяновской области Евгений Лазарев.

Также в 2021 году благодаря **нацпроекту** в регионе продолжают расширение системы мониторинга погодных условий и состояния покрытия на автодорогах. Сейчас на дорогах областного значения работают две метеостанции, в скором времени планируется установить еще одну, а к 2024 году их будет пять. Для обеспечения сохранности дорожных артерий области оборудуют три автоматических пункта весогабаритного контроля транспортных средств, это позволит в автоматическом режиме круглосуточно выявлять нарушения весовых параметров грузовых машин. Кроме того, в этом году планируется развитие системы фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения.

«Важно понимать, что цель установки этих комплексов – снижение аварийности и травматизма на дорогах, сохранение жизни людей. Культура вождения напрямую зависит от этого. Мы ставим перед собой задачу увеличить количество камер еще минимум на пять единиц, а также обновить комплексы, срок службы которых заканчивается», – отметил директор АНО «ЦОДД» Дмитрий Савин.

В настоящее время в Ульяновской области работают 224 камеры фотовидеофиксации, интегрированные в 179 стационарных комплексов. Также эксплуатируются 35 передвижных и шесть мобильных комплексов, которые находятся на аварийно опасных участках.

В 2021 году в регионе нанесут около 2 тыс. км горизонтальной дорожной разметки и установят порядка 1 тыс. дорожных знаков. Кроме того, по национальным стандартам обустроят десять новых пешеходных переходов у школ и детских садов с современными дорожными знаками, искусственными неровностями, освещением, светофорами, тротуарами и пешеходными ограждениями.

Нацпроект призван сделать дороги страны более комфортными и безопасными. Как выбрать дорогу для ремонта, читайте здесь.

<https://национальныепроекты.рф/news/v-ulyanovskoy-oblasti-otremontiruyut-140-km-trass-i-vedut-v-ekspluatatsiyu-tri-novye-dorogi>

ТАСС; 2021.02.18; EN+ GROUP ПРИМЕТ УЧАСТИЕ В КОНКУРСЕ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ГЕНЕРАЦИИ ДЛЯ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА

Компания En+ Group планирует участвовать в конкурсе на строительство генерирующих объектов в рамках проекта по расширению пропускной способности Байкало-Амурской магистрали (БАМ) и Транссибирской магистрали. Об этом журналистам сообщил глава энергетического бизнеса En+ Group Михаил Хардилов.

«С точки зрения новой генерации мы активно планируем принять участие в аукционе по Восточному полигону. Там будет так называемый технологически нейтральный конкурс на строительство нового объекта генерации. Там газовая станция будет предлагаться рядом с генератором, мы будем предлагать строительство Тельмамской ГЭС», – сказал Хардилов.

Он добавил, что компания ожидает окончания строительства станции к 2030 году. При этом дополнительный спрос на электроэнергию, который возникнет в рамках расширения

Восточного полигона после 2025-2026 гг., планируется покрывать за счет мобильных электростанций.

Ранее заместитель генерального директора компании «Эн+ Девелопмент» Игорь Попов заявлял, что Тельмамская ГЭС, установленная мощность которой составит 450 МВт, будет построена с использованием механизма ДПМ (договор о предоставлении мощности, предполагающий возврат с рынка инвестиций с гарантированной доходностью – прим. ТАСС).

Модернизация БАМа и Транссиба – один из крупнейших инфраструктурных проектов в РФ. Первый этап проекта предусматривает увеличение в 2020 году провозной способности Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей в направлении морских портов и пограничных переходов Дальнего Востока на 66,8 млн т в год к уровню 2012 года – до 124,9 млн т. Реализация второго этапа развития магистралей позволит увеличить пропускную способность БАМа и Транссиба до 180 млн т в год, его планировалось завершить в 2024 году.

Энергетический сегмент

Капитальные затраты En+ Group в энергетический сегмент компании могут возрасти в 2021 году до \$350 млн против \$250-300 млн в 2020 году за счет программы модернизации ТЭС. «Мы всегда говорили, что у нас на 2020 год таргет по capex в энергетике был около \$250-300 млн. В 2021 году он может быть чуть выше – до \$350 млн за счет программы модернизации ТЭС, которая в 2021 году входит в активную фазу. Но глобального роста мы не планируем», – отметил Хардигов.

En+ Group планирует направить на модернизацию теплоэлектростанций 15-16 млрд руб. до 2026 года. Глава энергобизнеса En+ Group добавил, что по итогам прошедших конкурсов было отобрано 12 проектов модернизации оборудования – один на Автозаводской ТЭС в Нижнем Новгороде и остальные на теплоэлектростанциях компании в Иркутской области.

При этом Хардигов подчеркнул, что компания в данный момент не заинтересована в проектах с использованием российской газовой турбины. «У нас есть одна газовая станция в Нижнем Новгороде – Автозаводская ТЭС, одну турбину мы заявили в проект модернизации, она прошла. Но объективно, какого-то масштабного строительства новой генерации с использованием новых отечественных газовых турбин мы не планируем», – сказал он.

Ранее Хардигов говорил, что компания не планирует пересматривать объем затрат на содержание и ремонт действующих производств на фоне распространения коронавирусной инфекции.

En+ Group прогнозирует, что выработка электроэнергии по итогам 2021 года сохранится на уровне предыдущего года. В настоящее время выработка гидроэлектростанциями компании находится на стабильном уровне. По итогам 2020 года генерирующие объекты En+ Group произвели 82,2 млрд кВт ч электроэнергии, что на 5,7% больше, чем годом ранее. При этом отпуск тепловой энергии за отчетный период сократился на 1,5%, до 26,9 млн Гкал.

ЭЗС для электрокаров

En+ Group планирует открыть пять электростанций (ЭЗС) для электрокаров в Иркутской области в 2021 году. «Пять площадок в планах на 2021 год. В 2020 году в Иркутской области мы уже открыли в декабре три электростанции», – рассказал Хардигов.

Ранее сообщалось, что стоимость установки одной ЭЗС компании составляет порядка 3,5 млн рублей.

<https://tass.ru/ekonomika/10732993>

ТАСС; 2021.02.18; В КЧР НАЧАЛА ДЕЙСТВОВАТЬ СИСТЕМА ЕДИНОГО БИЛЕТА ДЛЯ ПОЕЗДОК НА ДОМБАЙ

Система единого билета, упрощающая проезд пассажирам при использовании нескольких видов транспорта, с 18 февраля заработала в направлении горнолыжного курорта «Домбай» в Карачаево-Черкесской Республике (КЧР). Об этом сообщили ТАСС в четверг в **пресс-службе АНО «Единая транспортная дирекция» Министерства транспорта РФ.**

«АНО «Единая транспортная дирекция» запускает новый маршрут в один из самых современных горнолыжных центров отдыха и спорта Северного Кавказа – Домбай. С сегодняшнего дня туристы могут совершить путешествие в Домбай с использованием единого билета с пересадкой в аэропорту Минеральных Вод», – рассказал собеседник агентства.

Автобус будет отправляться от аэропорта Минвод в 12:15. В **пресс-службе** отметили, что основные рейсы самолетов состыкованы со временем отправления и прибытия автобуса. «Это сделает пересадку комфортной и позволит сократить время в пути», – пояснили в организации.

Система единого билета предусматривает круглосуточное сопровождение пассажира на протяжении всего маршрута. При покупке такого билета пассажиру оформляют билет на самолет и талон, предоставляющий право на проезд в автобусе. Оформление производится не позднее, чем за 12 часов до времени начала автобусной перевозки. Дети до пяти лет в сопровождении взрослых имеют право на бесплатный проезд.

Информацию о расписании и стоимости можно узнать на официальном сайте АНО «ЕТД» в разделе «Единый билет», а также по телефону круглосуточной бесплатной горячей линии – 8 (800) 250-18-04.

31 января начались перевозки по «единому» билету на курорты Приэльбрусья с пересадкой на железнодорожном вокзале и в аэропорту Минеральных Вод по следующим направлениям: Нейтрино, Эльбрус, Тегенекли, Байдаево, Иткол, Чегет, Терскол, Азау.

<https://tass.ru/obschestvo/10728959>

ТАСС; 2021.02.18; ЗДАНИЕ ВОКЗАЛА НА СТАНЦИИ ГАГАРИН СМОЛЕНСКОЙ ОБЛАСТИ ОБНОВЯТ К 60-ЛЕТИЮ ПОЛЕТА В КОСМОС

Ремонт вокзального комплекса на станции Гагарин Смоленской области планируют завершить к 60-летию первого полета человека в космос – к 12 апреля. Об этом в четверг сообщила **пресс-служба РЖД.**

«ОАО «РЖД» продолжает реализацию проекта по обновлению и ремонту малых вокзалов на сети **российских железных дорог.** К 60-летию первого полета человека в космос планируется завершить работы по ремонту вокзального комплекса на станции Гагарин Смоленской области», – говорится в сообщении.

В здании вокзала обновят экспозицию музея Юрия Гагарина, уже подготовлены стены под художественную роспись. Также заменят инженерные сети, системы охраны, пожаротушения, электроснабжения и обогрева помещений, в зале ожидания установят новые эргономичные посадочные места и табло с расписанием движения поездов. «Особое внимание при ремонте уделяется созданию безбарьерной среды и адаптации функциональных зон вокзала для маломобильных пассажиров. Будут установлены пандусы, индукционное оборудование и напольные тактильные элементы, а также адаптированы кассовая зона и специальная санитарная комната», – уточняется в сообщении.

На станции Гагарин также отремонтируют две платформы, где планируют уложить гранитную плитку и установить защитные павильоны от осадков. Работы завершат к началу апреля 2021 года.

12 апреля в мире отмечают День космонавтики. В 2021 году исполняется 60 лет с того момента, как ракета-носитель «Восток» вывела на орбиту корабль «Восток-1», на борту

которого находился советский космонавт Юрий Гагарин – первый человек, побывавший в космосе. Выполнив один оборот вокруг Земли, он совершил посадку в Саратовской области.

<https://tass.ru/obschestvo/10735939>

ПРАЙМ; 2021.02.18; ВОЗБУЖДЕНИЕ ДЕЛА ПОСЛЕ СХОДА ВАГОНОВ В ПРИАМУРЬЕ ЗАВИСИТ ОТ СУММЫ УЩЕРБА – ПРОКУРАТУРА

Вопрос о возбуждении уголовного дела после схода 25 вагонов с углем в Амурской области будет решаться после оценки суммы ущерба, сообщил РИА Новости представитель Восточно-Сибирской транспортной прокуратуры.

На станции Ангарич Забайкальской железной дороги произошел сход 25 вагонов с углем. В результате происшествия нарушен габарит соседнего пути, повреждена опора контактной сети. Движение по дороге временно приостановлено в обоих направлениях. Жертв и пострадавших нет. На месте схода работают восстановительные поезда со станции Сковородино, Магдагачи и Ерофей Павлович. На месте работает комиссия **ОАО «РЖД»**, создан оперативный штаб, работают сотрудники полиции. Проводится доследственная проверка.

«В зависимости от результатов проверки будут предприняты дальнейшие действия. Поскольку пострадавших нет, то все будет зависеть от оценки суммы нанесенного ущерба. Обычно в случаях крупного ущерба расследование уголовного дела проводится в рамках статьи 263 УК о нарушении правил безопасности и эксплуатации движения железнодорожного транспорта», – сказал собеседник агентства.

Проведение проверки находится на контроле Восточно-Сибирской транспортной прокуратуры.

ТАСС; 2021.02.18; «ГАЗПРОМ НЕФТЬ» ПЛАНИРУЕТ ВЫЙТИ НА РЫНОК ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

«Газпром нефть» приняла решение создать компанию, которая будет заниматься строительством дорог. Об этом в интервью «России-24» сказал глава «Газпром нефти» Александр Дюков.

«Уже принято решение о создании компании, которая будет заниматься строительством дорог, которая будет использовать тот опыт, экспертизу, знания, которые у нас получены. [Такое решение является следствием того, что] мы являемся производителем очень качественного, высокотехнологичного битума», – сказал он.

«Газпром нефть» в 2020 году вышла на российский розничный рынок строительных материалов, кроме того, она является одним из крупнейших производителей битумов в России.

Общий объем продаж битумной и битумопроизводной продукции «Газпром нефти» увеличился в 2020 году по сравнению с предыдущим годом на 10% и превысил 2,9 млн тонн. Реализация высокотехнологичных битумов выросла на 32%, до свыше 330 тыс. тонн.

В 2020 году «Газпром нефть» также расширила экспортную сеть поставок битумных материалов до 65 стран мира – в частности, вышла на рынки Скандинавии, Балтии и Западной Европы.

<https://tass.ru/ekonomika/10732887>

ТАСС; 2021.02.18; КОБЗЕВ СЧИТАЕТ РЕШЕНИЕМ ПРОБЛЕМЫ ПРОБОК В ИРКУТСКЕ СТРОИТЕЛЬСТВО КОЛЬЦЕВОЙ ДОРОГИ

Губернатор Иркутской области Игорь Кобзев считает, что эффективным решением проблемы автомобильных пробок в Иркутске может стать строительство кольцевой дороги вокруг города.

«Наличие узких улиц не обеспечивает автомобилистам комфортный проезд, нужно переходить на окружное движение. Мы ждем коллег из **Минтранса РФ**, которые дадут заключение по [строительству] южного обхода, но очень важно северное и северо-восточное направление. Не должен транспорт идти через центр, без окружного кольца Иркутска мы не сможем кардинально что-то изменить. Это стратегическая задача, она не одного дня», – сказал Кобзев в четверг во время прямой линии с населением.

По его мнению, центр города должен быть прогулочным, а жилищное строительство нужно развивать на окраинах Иркутска и уводить туда потоки транспорта по кольцевой дороге, чтобы он не скапливался в центре, как это происходит сейчас.

Кобзев также сообщил, что планирует провести переговоры с Государственной транспортной лизинговой компанией по вопросу обновления общественного транспорта Иркутска.

Ежедневно в часы пик в Иркутске образуются многокилометровые пробки, транспортная проблема обостряется зимой из-за снега. В Иркутске проживают около 630 тыс. человек, а численность населения Иркутской агломерации (вместе с пригородом и городами Ангарск, Усолье-Сибирское, Шелехов) превышает 1 млн человек. В 2019 году в городе, по подсчетам аналитического агентства «Автостат», насчитывалось 197 тыс. автомобилей. Город имеет выходы на федеральные трассы Р-255 «Сибирь» и Р-258 «Байкал», с которых транспорт транзитом проходит через Иркутск.

<https://tass.ru/sibir-news/10733965>

РИА НОВОСТИ; 2021.02.18; ИНВЕСТОРА СТРОИТЕЛЬСТВА МОСТА ЧЕРЕЗ КАМУ В ПЕРМИ ВЫБЕРУТ 2021 ГОДУ

Минтранс Пермского края планирует выбрать инвестора строительства третьего моста через Каму в 2021 году, сейчас рассматриваются предложения нескольких организаций, среди них ГК «ВИС» и двух китайских компаний, сообщил глава регионального транспортного ведомства Андрей Алякринский.

«Проект по строительству моста вносит в адресную инвестиционную программу, параллельно рассматриваем предложения инвесторов – ГК «ВИС», холдинга «Автобан» и двух китайских компаний. Уже созданы рабочие группы по взаимодействию с китайскими компаниями», – сказал Алякринский в четверг на заседании краевого парламента. Он подчеркнул, что работы над проектом запланированы на 2022 год, данное обстоятельство обязывает министерство решить вопрос с поиском инвестора в 2021 году.

Депутаты заксобрания поддержали предложение о включении объекта «Мост через Каму в створе улицы Крисанова» в перечень автодорожного строительства. Стоимость мостового перехода ранее была оценена в 43,6 миллиарда рублей, при этом строительство предполагается осуществить на принципах государственно-частного партнерства. Проектно-изыскательские работы запланированы на 2022-2023 годы, возведением объекта должны заняться в 2024-2027 годах. Протяженность моста, который появится в районе улицы Крисанова, составит 11,95 километра.

Ранее губернатор региона Дмитрий Махонин во время рабочей встречи по видеосвязи попросил **президента РФ Владимира Путина** поддержать строительство нового моста через Каму и включить объект в федеральную программу. Он уточнил, что краевые власти уже готовят проект нового моста.

Глава региона осенью 2020 года в своем Instagram-аккаунте указывал, что заключено соглашение о сотрудничестве с группой «ВИС», которая выполнит предпроектные работы по строительству третьего моста через Каму.

Правобережную и левобережную части Перми связывает Коммунальный мост в центре города, построенный в 1967 году. Также этой цели служат Красавинский мост и плотина Камской ГЭС. Планы о строительстве третьего моста в краевой столице пермские власти озвучили в 2015 году.

<https://realty.ria.ru/20210218/most-1598036926.html>

РИА НОВОСТИ; 2021.02.18; МОСТ В ЧЕРЕПОВЦЕ, КОТОРЫЙ ЯВЛЯЕТСЯ ГЛАВНЫМ ДОРОЖНЫМ ПРОЕКТОМ РЕГИОНА, СДАДУТ В 2022 Г

Архангельский мост в Череповце, который является главным инфраструктурным проектом Вологодской области, планируется сдать в эксплуатацию в августе 2022 года, сообщает **пресс-служба** правительства региона.

Губернатор Вологодской области Олег Кувшинников в четверг проинспектировал строительство моста, которое началось в марте 2019 года, и обсудил с руководителями строительных и дорожных организаций финансирование этого проекта.

«Все объекты мы должны построить до августа 2022 года. Других вариантов у нас нет. Поэтому задача до конца 2021 года: обеспечить строительную готовность пускового комплекса не менее 80%, приступить к строительству Шекснинского проспекта и проектированию Октябрьского проспекта, обеспечить выезд из поселка Кабачино на Южное шоссе, а также обеспечить выезд из домов №3 и №3а на улицу Архангельскую. Все эти объекты должны быть запущены к августу 2022 года», – сказал Кувшинников, слова которого приводятся в сообщении.

Как отмечают областные власти, сейчас мостовой переход с подходами готов более чем на 50%. В 2020 году финансирование этого проекта из федерального бюджета составило 6,2 миллиарда рублей.

«Около недели назад **министерство транспорта России** сообщило, что поддержка строительства мостового сооружения продолжится, и к ранее предусмотренным 500 миллионам рублей федеральных средств... в течение года правительству Вологодской области будет доведено дополнительно еще 4 миллиарда рублей. По общей оценке, это позволит обеспечить к концу 2021 года готовность объекта на уровне, превышающем 80%», – информирует администрация региона.

Новый мост завершит создание транспортного кольца Череповца, связав между собой 4 крупных микрорайона, и обеспечит создание условий для кольцевого движения общественного транспорта.

РИА НОВОСТИ; 2021.02.18; СК ВЫЯСНИТ, ПОЧЕМУ ВОДИТЕЛЬ МАРШРУТКИ ВЫСАДИЛ ШКОЛЬНИКА В -17 В СМОЛЕНСКЕ

Следователи выясняют, действительно ли водитель маршрутки в Смоленске высадил школьника в минус 17 градусов, потому что у него не было сдачи, сообщает СУСК РФ по региону в четверг.

«Следственными органами начата процессуальная проверка по размещенной в средствах массовой информации о том, что в городе Смоленске водитель маршрутного такси №44 высадил несовершеннолетнего мальчика, который ехал в школу, так как не смог дать сдачу с 500 рублей. При этом температура воздуха на улице составляла около 17 градусов мороза», – говорится в сообщении.

Следователям предстоит установить все обстоятельства ситуации. По результатам проверки будет принято процессуальное решение.

Первоначально история была опубликована в соцсетях – ее рассказала мама мальчика.

Госдума 16 февраля на пленарном заседании приняла правительственный закон о регулировании ответственности за безбилетный проезд, которым, в частности, предлагается запретить высаживать из общественного транспорта детей-безбилетников в возрасте до 16 лет. Спикер Госдумы Вячеслав Володин отметил, что такие ситуации создают угрозу жизни и здоровью ребенка.

<https://ria.ru/20210218/voditel-1598001682.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ТАМИЛА АСКЕРОВА; 2021.02.18; ВЕРХОВНЫЙ СУД ОБЪЯСНИЛ, КОМУ ВЕРНУТ ДЕНЬГИ ЗА ОТМЕНЁННЫЕ ИЗ-ЗА ПАНДЕМИИ АВИАРЕЙСЫ

Вернуть деньги за авиабилеты на отменённые рейсы и сгоревшие турпутёвки из-за пандемии смогут социально незащищённые категории граждан, заявили в Верховном суде (ВС). Детальные разъяснения содержатся в обзоре судебной практики в условиях пандемии коронавируса в России.

С 24 июля 2020 года, напомнили в ВС, заказчик туруслуги, который достиг возраста 65 лет или находится в трудной жизненной ситуации – включая установление инвалидности, официальную регистрацию в качестве безработного, временную нетрудоспособность более чем два месяца подряд, имеет право вернуть деньги за туристский продукт в течение 90 дней с момента предъявления соответствующего требования, но не позже 31 декабря 2021 года.

Ещё одно разъяснение из обзора судебной практики в период пандемии касается особенностей возврата авиабилетов. Если перевозчик отказывается от исполнения договора воздушной перевозки, то он не должен платить штраф, неустойку или моральный вред, так как в этой ситуации он имеет право отказаться от договора. В Верховном суде уточнили, что это не свидетельствует о нарушении интересов пассажира. Летом 2020 года СМИ сообщали, что авиакомпании продают билеты на несуществующие авиарейсы. В августе кабмин попросили провести проверку авиакомпаний, которые выдают ваучеры вместо возврата денег за билеты, проданные после 1 мая на такие рейсы. Тогда один из авиаперевозчиков пояснил, что ваучеры оказались единственной возможностью для авиаперевозчиков сохранить ликвидность при закрытии международного сообщения. Отсутствие средств привело бы к неплатежам за топливо и остановке работы авиакомпаний.

«Парламентская газета» ранее подробно писала об этой проблеме. Федеральная антимонопольная служба (ФАС) направила в Минтранс письмо с требованием разобраться, указав, что отказ возмещать убытки граждан чреват для авиаперевозчиков серьёзными репутационными издержками.

<https://www.pnp.ru/economics/verkhovnyy-sud-obyasnil-komu-vernut-dengi-za-otmenyonnye-iz-za-covid-19-aviareysy.html>

ТАСС; 2021.02.18; В СК НАЗВАЛИ ПРИЧИНУ ВЫНУЖДЕННОЙ ПОСАДКИ АН-124 В НОВОСИБИРСКЕ В НОЯБРЕ 2020 ГОДА

Разрушение диска вентилятора двигателя стало причиной вынужденной посадки самолета Ан-124 авиакомпании «Волга-Днепр» в Новосибирске в ноябре прошлого года. Об этом сообщил в четверг в пресс-центре ТАСС руководитель отдела криминалистики Западно-Сибирского следственного управления на транспорте СК РФ Роман Седешев.

«По результатам расследования Росавиации будет принято решение. По конкретным причинам произошедшего, предварительно, это происшествие связано с разрушением диска вентилятора двигателя», – сказал Седешев.

В ноябре грузовой самолет Ан-124 авиакомпании «Волга-Днепр» после вылета из Новосибирска в Вену совершил вынужденную посадку в аэропорту вылета из-за проблем

с двигателем. Самолет перевозил 84 тонны автозапчастей из Сеула в Вену. В ходе посадки он выкатился за пределы взлетно-посадочной полосы, повредив шасси и фюзеляж. По факту инцидента проверку проводит Западно-Сибирская транспортная прокуратура.

<https://tass.ru/sibir-news/10727895>

ТАСС; 2021.02.18; СОЗДАНИЕ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ АВИАКОМПАНИИ ПРИВЕДЕТ К РОСТУ СУБСИДИЙ НА АВИАПЕРЕЛЕТЫ – СОЛОДОВ

Создание единой дальневосточной авиакомпании приведет к увеличению объема субсидий на перелеты из регионов Дальнего Востока. Об этом сообщил губернатор Камчатского края Владимир Солодов в интервью ТАСС.

«Следующим логичным продолжением (после создания дальневосточной авиакомпании – прим. ТАСС), по которому даны поручения президента, станет увеличение объема субсидий. Мы уверены, что с созданием дальневосточной авиакомпании и отдельные субсидии пойдут, которые целевым образом на это направление будут направлены», – сказал Солодов.

По его словам, сейчас сложилась «абсурдная ситуация», потому что средства, которые выделяют на субсидирование межрегиональных перелетов, делятся на равных условиях между центральными регионами России, Дальним Востоком, Сибирью по единственному критерию – количеству перевозимых пассажиров на рубль выделенной субсидии. «Очевидно, что дальневосточники проигрывают, потому что на Дальнем Востоке огромные расстояния и мало людей. Центральные густонаселенные регионы забирают основную часть субсидий. Хотя здесь это лишь один из видов транспорта, а у нас это в большинстве случаев безальтернативный вид транспорта, иначе не добраться», – подчеркнул губернатор.

Солодов также отметил необходимость субсидирования внутрирегиональных перелетов из федерального бюджета. «На Камчатке 90 авиационных маршрутов внутри полуострова. Зачатую это многочасовые перелеты с пересадками, большая часть которых осуществляется вертолетами, потому что нет аэропортов, нет взлетно-посадочных полос. Конечно, это огромная стоимость. Часто перелет по Камчатке существенно дороже, чем из Петропавловска-Камчатского в Москву», – сказал он, отметив, что из средств регионального бюджета субсидировать перелеты всех внутрикраевых рейсов не удастся.

ТАСС; 2021.02.19; ЗАБАЙКАЛЬЕ ПРЕДЛОЖИЛО СДЕЛАТЬ СУБСИДИРОВАННЫМИ АВИАПЕРЕЛЕТЫ ИЗ ЧИТЫ В МОСКВУ И ПЕТЕРБУРГ

Губернатор Забайкальского края Александр Осипов предложил субсидировать авиаперелеты из Читы в Москву и Санкт-Петербург и в обратном направлении, сообщила в пятницу **пресс-служба** правительства региона по итогам встречи Осипова с **вице-премьером** – полпредом президента в ДФО Юрием Трутневым.

«Глава региона поднял несколько вопросов развития края, в том числе тему субсидирования авиаперевозок. Александр Осипов сообщил Юрию Трутневу, что забайкальцам необходимо субсидировать авиабилеты на перелеты по двум маршрутам: Чита – Москва – Чита и Чита – Санкт-Петербург – Чита», – говорится в сообщении.

Ранее правительством России было принято решение о субсидировании авиамаршрутов для жителей Дальнего Востока, но перелеты из Читы и обратно не прошли конкурсный отбор **Росавиации**.

Премьер-министр Михаил Мишустин подписал постановление о распространении программы льготных авиаперевозок на всех жителей Дальнего Востока. В список маршрутов вошли перелеты с Дальнего Востока в Москву, Петербург и обратно. По программе субсидирования полетов на Дальний Восток, в Калининград и Симферополь

приобрести льготный билет могли граждане России в возрасте до 23 лет, мужчины старше 60 лет и женщины старше 55 лет, инвалиды и многодетные.

<https://tass.ru/ekonomika/10737981>

ТАСС; 2021.02.18; ВЛАСТИ КОМИ ЗАЯВИЛИ О СКОРОМ ВОЗОБНОВЛЕНИИ АВИАСООБЩЕНИЯ МОСКВА – ВОРКУТА

Авиарейсы из заполярной Воркуты в Москву планируется возобновить в конце марта – начале апреля, соответствующие договоренности достигнуты с компанией «Руслайн», говорится в сообщении Минэкономразвития Республики Коми.

В декабре прошлого года жители Воркуты обратились к главе Коми Владимиру Уйба с просьбой возобновить авиасообщение между заполярным городом и столицей России. Минэкономразвития Коми обратилось к **председателю правительства России Михаилу Мишустину** с просьбой содействовать развитию межрегиональных перевозок. Премьер дал поручение **Минтрансу РФ**.

«Одновременно со своей стороны мы провели переговоры с крупнейшими авиаперевозчиками о возобновлении рейсов из Воркуты в Москву и обратно. Переговоры велись в том числе с компаниями «Руслайн», «Аэрофлот» и Utair. На сегодняшний день есть договоренность. Авиарейсы планируется возобновить по данному маршруту с конца марта – апреля 2021 года на весь летний отпускной период. Частота авиасообщения будет меняться в зависимости от спроса. Перелеты будет осуществлять компания «Руслайн», – привела **пресс-служба** слова министра экономического развития и промышленности Коми Эльмиры Ахмеевой.

На данный момент из Воркуты организовано авиасообщение до Москвы через Сыктывкар. Перевозки осуществляет региональная а/к «Комиавиатранс» на самолетах Ан-24. Все рейсы состыкованы с расписанием московских самолетов.

<https://tass.ru/v-strane/10736517>

ИНТЕРФАКС; 2021.02.18; ИНЖИНИРИНГОВАЯ КОМПАНИЯ ГРУППЫ S7 ХОЧЕТ ОБАНКРОТИТЬ АВИАКОМПАНИЮ «ЯКУТИЯ»

ООО «С 7 инжиниринг» (входит в группу компаний S7) разместило на «Федресурсе» сообщение о намерении обратиться в Арбитражный суд Якутии с заявлением о признании несостоятельным (банкротом) авиакомпания «Якутия».

Требования основаны на вступившем в законную силу решении Арбитражного суда Московской области от 30 января 2020 года и дополнительном решении от 5 февраля того же года.

По данным картотеки арбитражных дел, суд по требованию «С 7 инжиниринг» взыскал с «Якутии» порядка 84 млн рублей задолженности и неустойки по договору оказания технического обслуживания воздушных судов авиакомпании, а также 200 тыс. рублей расходов по госпошлине.

Это решение первой инстанции было оставлено в силе Девятым арбитражным апелляционным судом в мае 2020 года.

Кроме того, «С 7 инжиниринг» в прошлом году выиграл еще два более мелких дела по задолженности авиакомпании в рамках заключенных договоров. В частности, с авиакомпании было взыскано 2,7 млн рублей долга (включая проценты за пользование чужими денежными средствами) за смену чехлов кресел эконом-класса в воздушном судне Boeing-737, а также за техническое обслуживание и за аренду ангара для стоянки воздушных судов.

По данным аналитической системы «СПАРК-Интерфакс», ООО «С 7 инжиниринг» зарегистрирована в 2005 году в Домодедово. Основным владельцем с долей 99,99% является авиакомпания «Сибирь», еще 0,01% принадлежит ЗАО «Группа компаний С 7».

По итогам 2019 года (последние данные) инжиниринговая компания получила 5,8 млрд рублей выручки и 693,2 млн рублей чистой прибыли.

КРАСНАЯ ВЕСНА; АНТОН АБРАМОВ; 2021.02.18; ГИГАНТСКУЮ БАЗУ БИОМЕТРИИ МОГУТ УКРАСТЬ, КАК ПЕРСОНАЛЬНЫЕ ДАННЫЕ. ИНТЕРВЬЮ

17 февраля 2021 года стало известно о желании **Министерства транспорта** внедрить биометрические системы распознавания лиц в российские аэропорты. В опубликованной министерством программе цифровой трансформации говорится о планах пилотного внедрения системы распознавания лиц на проходном контроле в 6% аэропортов.

Системы распознавания биометрических параметров человека не только создают удобство, но и содержат много потенциальных рисков. Одной из самых больших угроз на этом направлении является угроза утечки биометрических данных, тем более что классические персональные данные в больших объемах каждый год попадают в открытый доступ, рассказал корреспонденту ИА Красная Весна генеральный директор компании Интемс Алексей Титов.

ИА Красная Весна: Расскажите, как именно будет происходить процесс внедрения биометрии в аэропортах?

– Насколько я помню новость, про которую вы говорите, речь идет в первую очередь о системах распознавания лиц. Идея не нова, об этом достаточно много говорится. В контексте пандемии коронавируса, передающегося контактным способом, бесконтактные технологии сейчас задают тренд. В том числе и в пассажирских перевозках, которые, наверное, наиболее сильно пострадали от пандемии.

В целом в этой идее ничего странного нет. Судя по новости, они хотят использовать биометрию из Единой биометрической системы (ЕБС), которую создал Ростелеком. ЕБС в первую очередь создавали для банковской системы, но она пока особой популярностью не пользуется. Планируется, что люди, которые прошли идентификацию в ЕБС, смогут воспользоваться бесконтактными вариантами регистрации на рейс или что-то в этом роде.

ИА Красная Весна: Какие риски потенциально несет для граждан массовое внедрение биометрии Ростелекомом, как главным оператором?

– Основная история в том, что внедрение биометрии во все сферы нашей жизни – это хорошая идея, она мне максимально нравится. Вопрос только в том, как внедрять. Вы правильно говорите про риски. Действительно, Ростелеком использует централизованную базу хранения всех биометрических идентификаторов, на данный момент – это лицо, голос и, по-моему, еще что-то, но лицо и голос в первую очередь. Естественно, когда вы их храните где-то в одном месте, есть неплохая такая вероятность, что это место взломают, и эти данные окажутся где-то на черном рынке. И дальше вообще непредсказуемые риски, потому что каких-то гигантских утечек биометрических баз данных еще не было, но вообще что угодно из этого может произойти.

Например, очень интересная была история. Эта история скорее научно-исследовательская. В одном из университетов ребята собрали базу данных отпечатков пальцев, пропустили их через нейросеть и сделали такой универсальный отпечаток-отмычку для большинства систем. Просто, как вариант, какие вообще риски могут быть. Мы не знаем, что может быть, потому что больших биометрических баз данных пока не утекало. Но когда у вас что-то хранится в одном месте, конечно, есть шанс, что это утечет.

Самое главное, риск начался с того, что в отличие от других данных – паспорта того же самого или паролей каких-то ваших, вообще любых ваших данных, фактически все вы их можете поменять, а вот биометрические персональные данные сменить невозможно. Вы не можете изменить лицо в пределах разумного, вы не можете изменить свой голос, нельзя изменить отпечатки пальцев. Это может быть достаточно серьезной проблемой.

ИА Красная Весна: Достаточно крупные утечки персональных данных происходят чуть ли не каждый год. С утечками баз данных биометрии можно ожидать того же самого?

– Конечно, хотелось бы надеяться, что к биометрическим персональным данным предъявят более серьезные требования для их сохранности и больше будут думать о кибербезопасности. Но конечно да. А в чем разница? База данных есть база данных, в ней что-то хранится. Эту базу данных кто-то ворует, сливает или что-то похожее. В смысле действий, которые совершает хакер, – это в общем очень похожий инструментарий.

Я кстати вас поправлю: утечки персональных данных происходят не чуть ли каждый год, а по много раз каждый год эти утечки происходят. Их реально очень много. И естественно, очень много утекает данных именно из государственных баз данных. Например, московская система распознавания лиц. Журналисты проводили расследование и без всяких проблем покупали к ней доступ на темных форумах. Конечно да, это проблема, с которой страшно столкнуться.

ИА Красная Весна: Какие проблемы могут возникнуть для самих аэропортов в связи с внедрением биометрии? Может ли биометрия в будущем целиком заменить традиционные средства проверки личности?

– Один из основных идентификаторов – это человеческое лицо, которое планируется использовать в аэропортах. Надо, во-первых, отметить, что лицо – плохой идентификатор. Мы с вами знаем, что у людей рождаются однояйцевые близнецы. И эти люди внешне не отличаются друг от друга. У них одинаковое лицо. Соответственно, для них это не подходит. По-моему, около 7 человек на 1000 рождается близнецов сейчас. А с ними как быть, мне интересно?

А еще есть много интересных проектов. Я как человек, интересующийся системами распознавания лиц, активно слежу за этим и знаю множество сообществ по всему миру, где люди ищут своих двойников. Знаете эту идею, такая теория заговора, что у тебя где-то есть обязательно двойник. Люди ищут двойников и находят. Когда вы следите за этим, вы видите: вот эти люди не родственники, они живут в разных странах, в разных городах и они до пугающего похожи.

Соответственно это проблема, с которой обязательно столкнемся на больших объемах. Когда вы ставите биометрию в офис, у вас работает пять человек и ни одного близнеца, вам сложно с этой проблемой столкнуться. А когда у вас сотни миллионов будут проходить, то даже 7 человек из 1000 создадут проблему. А есть разьединенные близнецы в детстве, есть люди, которые не знают о том, что у них есть близнецы. Да, их мало, но на больших цифрах это много людей и это проблема. Это проблема, которая будет подвешивать эту систему, и эту проблему должен будет кто-то решать. Поэтому лицо как идентификатор для меня вообще достаточно странная идея, когда речь идет о каких-то больших цифрах. Совершенно точно проблемы будут.

<https://rossaprimavera.ru/article/024c4c0d>

СПУТНИК; 2021.02.18; ХРАПАЧ: СОГЛАШЕНИЕ О ТРАНЗИТЕ БЕЛАРУСИ С РФ — ДЕМОНСТРАЦИЯ НЕЗАВИСИМОСТИ ОТ ЕС

Потеря белорусского транзита влияет на экономику не только Прибалтийских стран, но и Евросоюза в целом, и сейчас европейским партнерам необходимо понять, как дальше выстраивать отношения с Беларусью и Россией.

Литовские партнеры не раскрывают коммерческую информацию по объемам грузооборота в их портах, но можно предположить, что утрата белорусских грузов для них весьма ощутима, убежден эксперт в сфере транзита, экс-член Общественного совета **Минтранса России** Сергей Храпач. По его словам, «если это две трети всего оборота грузов в литовских портах, столько клиентов на замену сразу найти будет затруднительно».

«Я думаю, что исторически эти порты были всегда ориентированы на Россию и Беларусь, я имею в виду — на СССР, отсюда вся эта история идет, и если ломать давно работающий,

эффективный, финансово интересный для них механизм, для не очень богатых республик, это, конечно, существенно по ним ударит», — говорит Храпач.

В сложившейся ситуации эксперт рекомендует литовским властям задуматься о том, «почему Россия с Беларусью решили от них уйти», вероятно, стоит пересмотреть не только тарифы на перевалку грузов, но и подумать о «более серьезных проблемах, связанных с интеграцией между Россией, Беларусью и Прибалтикой», полагает Храпач.

Где очередь желающих?

Подавляющее большинство перевозчиков и продавцов товаров, в том числе и нефти, пойдут в тот перевалочный коридор, который им будет экономически выгоден, рассуждает эксперт. После утраты белорусского транзита партнеры в Прибалтике вынуждены будут снижать тарифы на перевалку и предлагать какие-то бонусы, но «политически ориентированные крупные компании на это не поведутся, а более мелкие игроки попытаются туда зайти под хорошие условия».

Однако крупному порту могут быть не интересны 10 маленьких предприятий, ему интересен один большой партнер, рассуждает Храпач. «Конечно, какое-то количество желающих набежит, но вряд ли они смогут закрыть тот объем, который закрывали крупные игроки».

Что касается межправительственного соглашения Беларуси и России о перевалке белорусских нефтепродуктов в морских портах РФ, проект которого одобрил Александр Лукашенко, многие подобные соглашения направлены на то, чтобы простимулировать партнеров из других стран для совершения каких-то политических действий, считает эксперт.

«Все эти действия больше направлены не на повышение экономического потенциала Беларуси или России, а на демонстрацию своей определенной экономической независимости, когда государство хочет сказать партнерам из Евросоюза, что, ребята, у нас есть иные альтернативные варианты, мы спокойно можем справиться без вас, а вот справитесь ли вы без нас — это большой вопрос», — резюмирует Храпач.

<https://sputnik.by/radio/20210218/1046945347/Khrapach-soglashenie-o-tranzite-Belarusi-s-RF--demonstratsiya-nezavisimosti-ot-ES.html>

ПАРЛАМЕНТСКАЯ ГАЗЕТА; ЮЛИЯ ТИХОНОВА; 2021.02.18; САФИН: ДЛЯ РАЗВИТИЯ ВОДНЫХ ПУТЕЙ НУЖНА ГОСПОДДЕРЖКА

Для развития внутренних водных путей в России нужна государственная поддержка, заявил первый зампреда Комитета Совета Федерации по экономической политике Ленар Сафин. Об этом сообщает **пресс-служба** палаты регионов.

По его словам, состояние водных путей и использование водного транспорта очень важны для развития экономики и интересов России во внешнеэкономической и внутриэкономической деятельности, связей регионов, а также жизнеобеспечения регионов Крайнего Севера.

Правительство утвердило план по очистке акваторий ДФО от затонувших судов

«Внутренние водные пути обеспечивают транспортные и экономические связи более 60 регионов, пространственное развитие территорий, а также позволяют осуществлять экспортно-импортные логистические схемы через 21 порт нашей страны», – сказал Сафин в ходе «круглого стола», посвящённого обсуждению приоритетных направлений развития внутренних водных путей.

Сенатор отметил, что у 78% путей нет альтернативы для доставки грузов и пассажиров. Он также заявил, что конкурентные преимущества водного транспорта теряются из-за длительного недофинансирования на содержание путей и гидротехнических сооружений. Сафин обратил внимание, что строительство нового флота осложняется высокой капиталоемкостью, дорогими кредитами и длительными сроками окупаемости. «Без государственной поддержки реализовать эту программу очень сложно. Водный транспорт

используется не полностью. Нам предстоит большая работа по дальнейшему развитию внутренних водных путей», – убеждён парламентарий.

Накануне замглавы Минтранса Александр Пошивай заявил, что в министерстве прорабатывают организацию круглогодичной навигации по «Южной подкове» между Каспийским и Чёрным морями к 2030 году.

<https://www.pnp.ru/politics/safin-dlya-razvitiya-vodnykh-putey-nuzhna-gospodderzhka.html>

ИНТЕРФАКС; 2021.02.18; «ГАЗПРОМ НЕФТЬ» В 3,5 РАЗА УВЕЛИЧИЛА ПРОДАЖИ ЭКОЛОГИЧНЫХ СУДОВЫХ ТОПЛИВ В 2020Г

Оператор бункерного бизнеса «Газпром нефти» (МОЕХ: SIBN) – «Газпромнефть Марин Бункер» – по итогам 2020 года в 3,5 раза увеличил реализацию «борт в борт» судовых топлив, соответствующих экологическим требованиям международной конвенции MARPOL – до 1,1 млн тонн, говорится в сообщении «Газпром нефти».

«Газпромнефть Марин Бункер» занимает более 20% рынка низкосернистых и ультранизкосернистых бункерных топлив в России, утверждает компания.

Треть объема реализации экологичного судового топлива пришлось на порты Балтийского, Баренцева и Белого морей. Для бункеровки морских судов, задействованных в арктических проектах и на Северном морском пути, «Газпромнефть Марин Бункер» усилил собственный флот в Мурманске и Архангельске, перебазировав из Санкт-Петербурга судно-бункеровщик «Газпромнефть Норд-Ист».

В портфеле бункерного топлива «Газпром нефти» представлены нефтепродукты высокого экологичного класса для различных типов судовых двигателей и зон мореплавания: гибридное топливо, разработанное специалистами «Газпромнефть Марин Бункер», а также продукция Омского НПЗ – ультранизкосернистое и низкосернистое топливо, выпуск которого был увеличен в 2020 году.

«Газпромнефть Марин Бункер» продолжает развитие нового для отечественного судоходства сегмента СПГ-бункеровки. Предприятие вошло в состав международной ассоциации SGMF, занимающейся разработкой и стандартизацией технологий производства, хранения и транспортировки сжиженного природного газа. В декабре 2020 года началась финальная стадия строительства первого в России СПГ-бункеровщика: судно «Дмитрий Менделеев» спущено на воду и проходит заключительный этап монтажных работ. Планируется, что бункеровщик «Газпром нефти» будет введен в эксплуатацию во втором полугодии 2021 года.