



Ежедневный мониторинг СМИ

20 ФЕВРАЛЯ 2021

СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2021.02.19; МОСКВА И МИНСК ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О ПЕРЕВАЛКЕ БЕЛОРУССКИХ НЕФТЕПРОДУКТОВ В ПОРТАХ РФ.....	5
БЕЛТА; 2021.02.19; БЕЛАРУСЬ ПРЕДЛОЖИЛА РАСШИРИТЬ Ж/Д И АВИАСООБЩЕНИЕ С РОССИЕЙ – МИНТРАНС.....	6
ПРАЙМ; 2021.02.19; РОССИЙСКИЕ ПОРТЫ ГОТОВЫ ПРИНИМАТЬ ЛЮБЫЕ ГРУЗЫ ИЗ БЕЛОРУССИИ.....	7
RT; АЛЕКСЕЙ КУДОБИН; 2021.02.19; МАРШРУТ ПЕРЕСТРОЕН: МОСКВА И МИНСК ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О ПЕРЕВАЛКЕ НЕФТЕПРОДУКТОВ В ПОРТАХ РОССИИ.....	8
СПУТНИК БЕЛАРУСЬ; МАРИЯ НАУМЕНКО; 2021.02.19; РАЗВОРОТ НА ВОСТОК: УЖЕ В МАРТЕ БЕЛОРУССКИЕ НЕФТЕПРОДУКТЫ ПОЕДУТ В ПОРТЫ РФ.....	10
ТАСС; 2021.02.19; В ЛИТВЕ НАЗВАЛИ ПОЛИТИЧЕСКИМ ШАГОМ ПЕРЕНАПРАВЛЕНИЕ МИНСКОМ ГРУЗОВ ИЗ КЛАЙПЕДЫ В ПОРТЫ РФ.....	11
ИНТЕРФАКС; 2021.02.19; МЕЗЕНЦЕВ: СОГЛАШЕНИЕ О ПЕРЕВАЛКЕ – ПРИМЕР УСПЕШНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА РФ И БЕЛАРУСИ.....	12
ТЕЛЕКАНАЛ 360; АНДРЕЙ ИВАНОВ, ТАТЬЯНА МАЙОРОВА; 2021.02.19; В ГОСДУМЕ ОБЪЯСНИЛИ ВАЖНОСТЬ СОГЛАШЕНИЯ МОСКВЫ И МИНСКА О ПЕРЕВАЛКЕ НЕФТЕПРОДУКТОВ.....	13
BUSINESS FM; 2021.02.19; МОСКВА И МИНСК ДОГОВОРИЛИСЬ О ПЕРЕВАЛКЕ БЕЛОРУССКИХ НЕФТЕПРОДУКТОВ В РОССИЙСКИХ ПОРТАХ.....	13
ДУМА ТВ; 2021.02.19; ДЕПУТАТ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ПОДПИСАНИЕ РОССИЕЙ И БЕЛОРУССИЕЙ СОГЛАШЕНИЯ О ПЕРЕВАЛКЕ НЕФТЕПРОДУКТОВ.....	14
ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2021.02.19; РОССИЯ И БЕЛАРУСЬ БУДУТ ВЗАИМОДЕЙСТВОВАТЬ В ОБЛАСТИ ОТБ.....	14
ПЕРВЫЙ КАНАЛ; ОЛЕГ ШИШКИН; 2021.02.19 21:28; НЕФТЕПРОДУКТЫ ИЗ БЕЛОРУССИИ ТЕПЕРЬ БУДУТ ПОСТАВЛЯТЬ НА ЗАПАД ЧЕРЕЗ РОССИЙСКИЕ ПОРТЫ.....	15
МИР 24; ВЛАДИМИР СЕРОУХОВ; 2021.02.19 21:27; ИСТОРИЧЕСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ: БЕЛАРУСЬ БУДЕТ ЭКСПОРТИРОВАТЬ НЕФТЕПРОДУКТЫ ЧЕРЕЗ РОССИЮ.....	17
ТЕЛЕКАНАЛ «ЗВЕЗДА»; КИРА КАРОН; 2021.02.19 15:56; РОССИЯ И БЕЛОРУССИЯ ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О ПЕРЕВАЛКЕ НЕФТЕПРОДУКТОВ.....	18
РЕН ТВ; 2021.02.19 14:48; МОСКВА И МИНСК ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ ОБ ЭКСПОРТЕ НЕФТЕПРОДУКТОВ.....	18
РОССИЯ 24; ВИТА ЛАХОВА; 2021.02.19 14:16; ПОДПИСАНО СОГЛАШЕНИЕ О ПЕРЕВАЛКЕ БЕЛОРУССКИХ НЕФТЕПРОДУКТОВ В ПОРТАХ РФ.....	19
БЕЛТЕЛЕРАДИОКОМПАНИЯ; 2021.02.19 22:08; ПОДПИСАНО СОГЛАШЕНИЕ НА ТРИ ГОДА О ПЕРЕВАЛКЕ БЕЛОРУССКИХ НЕФТЕПРОДУКТОВ ЧЕРЕЗ РОССИЙСКИЕ ПОРТЫ.....	19

РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2021.02.20; БЕЛОУСОВ ПОРУЧИЛ РЖД ВВЕСТИ ПРИНЦИП «ВЕЗИ ИЛИ ПЛАТИ» ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ УГЛЯ ЭТО ДОЛЖНО ПОМОЧЬ РАЗГРУЗИТЬ БАМ И ТРАНССИБ.....	21
РЖД-ПАРТНЕР; НАДЕЖДА ВТОРУШИНА; 2021.02.19; РАБОТА РЖД В 2020 ГОДУ: НОВЫЕ ВЫЗОВЫ И СТАРЫЕ ПРОБЛЕМЫ	22
ГУДОК; 2021.02.19; ДМИТРИЙ ЧЕРНЫШЕНКО: РЖД – ЛИДЕР ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ В СТРАНЕ	24
ТАСС; 2021.02.19; МИНТРАНС ПРЕДЛАГАЕТ ПЕРЕЙТИ К НОВОЙ ТАРИФНОЙ ПОЛИТИКЕ В СФЕРЕ ГРУЗОВЫХ Ж/Д ПЕРЕВОЗОК.....	25
ПРАЙМ; 2021.02.19; МИНТРАНС РФ ЗА СОЗДАНИЕ ОПОРНОЙ СЕТИ Ж/Д И СИНХРОНИЗАЦИЮ ЕЕ С ДРУГИМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА	26
ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2021.02.20; ИМЕНА ДОРОЖЕ ДЕНЕГ: АВИАКОМПАНИИ ХОТЯТ ОБЯЗАТЬ БЕСПЛАТНО ВНОСИТЬ ПРАВКИ В БИЛЕТЫ; ЕЖЕГОДНО БОЛЬШЕ 100 ТЫС. РОССИЯН ДОПУСКАЮТ ОШИБКИ ПРИ ПОКУПКЕ ПРОЕЗДНЫХ ДОКУМЕНТОВ	26
КОММЕРСАНТЬ; 2021.02.20; ШЛЮЗ РАЗРУБИТ ГОРДИЕВ УЗЕЛ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА О РЕШЕНИИ ПРОБЛЕМ СУДОХОДСТВА В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ	28
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2021.02.20; ПРОМЫШЛЕННЫЕ ПУТИ ПРИШЛИСЬ НЕ КО ДВОРАМ; МЕТАЛЛУРГИ ПРЕДЛАГАЮТ ОПТИМИЗИРОВАТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПОСТАВКИ	28
КОММЕРСАНТЬ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ; 2021.02.20; БОДАЙБОДАНИЯ; ИНВЕСТОРЫ НАЧАЛИ БОРЬБУ ЗА ПРАВО СТРОИТЬ ГЕНЕРАЦИЮ ДЛЯ БАМА	30
КОММЕРСАНТЬ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2021.02.20; У СЕМИ БЕНЕФИЦИАРОВ ДОЧКА БЕЗ ЗАКУПОК; МИНФИН УЖЕСТОЧАЕТ ДЕОФШОРИЗАЦИЮ ГОСЗАКАЗА.....	31
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; НАТАЛЬЯ КОРОТЧЕНКО; 2021.02.20; ПРОБИЛИ ПРОБКУ; В АСТРАХАНСКОЙ ОБЛАСТИ ОТКРЫЛИ ДВИЖЕНИЕ ПО НОВОМУ МОСТУ ЧЕРЕЗ АХТУБУ	32
ВЕСТИ ПЕНЗА; 2021.02.19; ГУБЕРНАТОР ОБСУДИЛ С ГЛАВОЙ РОСАВИАЦИИ РЕКОНСТРУКЦИЮ ПЕНЗЕНСКОГО АЭРОПОРТА	33
1 КАНАЛ; 2021.02.19 18:25; В АСТРАХАНСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАПУСТИЛИ ДВИЖЕНИЕ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ МОСТУ ЧЕРЕЗ РЕКУ АХТУБА.....	33
РОССИЯ 24; 2021.02.19; ХУСНУЛЛИН: СТРОИТЕЛЬСТВО ЕКАД МОЖЕТ БЫТЬ УСКОРЕНО.....	34
РОССИЯ 1; 2021.02.19; В РОССИИ ЗАПРЕТИЛИ ВЫСАЖИВАТЬ ДЕТЕЙ- БЕЗБИЛЕТНИКОВ ИЗ ТРАНСПОРТА. УТРО РОССИИ.....	34
ВЕСТИ Н.НОВГОРОД; 2021.02.19; В МИНТРАНСЕ РОССИИ РАССМАТРИВАЮТ ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ КАМЕРЫ ШЛЮЗА ГОРОДЕЦКОГО ГИДРОУЗЛА.....	35
ТАСС; 2021.02.19; ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПРОЕКТОВ КПМИ НЕОБХОДИМО НЕ ДОПУСКАТЬ УДОРОЖАНИЯ РАБОТ – БЕЛОУСОВ	35
ПРАЙМ; 2021.02.19; ВТОРОЙ ЭТАП МОДЕРНИЗАЦИИ БАМА И ТРАНССИБА НАЧНЕТСЯ В 2021 ГОДУ – БЕЛОУСОВ.....	36
ПРАЙМ; 2021.02.19; В СОВФЕДЕ ОБСУДЯТ ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ РЖД – ЖУРАВЛЕВ.....	37
ПРАЙМ; 2021.02.19; ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ В ПРИАМУРЬЕ УВЕЛИЧИЛИСЬ В 6 РАЗ С 2011 ГОДА – ГУБЕРНАТОР.....	38
РИА НОВОСТИ; 2021.02.19; СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАССЫ ОТ КАЗАНИ ДО ЕКАТЕРИНБУРГА МОЖЕТ БЫТЬ УСКОРЕНО	38

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.02.19; ПОД КАЛУГОЙ ОТКРЫЛИ ДОРОГУ М-3 «УКРАИНА» – СУДИМИР – ХВАСТОВИЧИ – ТЕРЕБЕНЬ	39
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.02.19; В СТАВРОПОЛЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ ОДНУ ИЗ СТАРЕЙШИХ УЛИЦ.....	39
РИА НОВОСТИ; 2021.02.19; В ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТИ ОТРЕМОНТИРУЮТ 150 КМ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ В 2021 ГОДУ.....	40
ТАСС; 2021.02.19; КАБМИН ПРОРАБАТЫВАЕТ ВОПРОС ПЕРЕВОДА ТОРГОВЛИ УГЛЕМ НА СПБМТСБ НА ПОСТОЯННУЮ ОСНОВУ	40
РИА НОВОСТИ; 2021.02.19; МИНПРОСВЕЩЕНИЯ ПРЕДЛОЖИЛО ВВЕСТИ ЛЬГОТЫ НА СЕМЕЙНЫЕ ПУТЕВКИ И БИЛЕТЫ	40
ТАСС; 2021.02.19; РОСФИНМОНИТОРИНГ ВЫЯВИЛ В СФЕРЕ ГОСОБОРОНЗАКАЗА ПРЕСТУПЛЕНИЯ НА 9 МЛРД РУБЛЕЙ	41
ТАСС; 2021.02.19; ПУТИН ПОДПИСАЛ УКАЗ О КОНТРОЛЕ СОТРУДНИКОВ ГИБДД ЗА ТЕХОСМОТРОМ АВТОМОБИЛЕЙ.....	42
ТАСС; 2021.02.19; ПРАВИТЕЛЬСТВО УТВЕРДИЛО ПРАВИЛА ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ СУБСИДИЙ НА СОЗДАНИЕ СПГ-ЗАПРАВОК	42
ТАСС; 2021.02.19; ГЛАВА ПРИКАМЬЯ ПОРУЧИЛ УСКОРИТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО МОСТА ЧЕРЕЗ ЧУСОВУЮ.....	43
ТАСС; АНАСТАСИЯ АКУЛОВА; 2021.02.19; РОБОТАКСИ В США И АВТОНОМНЫЕ «КАМАЗЫ». КАК ДАЛЕКО ПРОДВИНУЛИСЬ БЕСПИЛОТНЫЕ АВТОМОБИЛИ?	44
РИА НОВОСТИ; 2021.02.19; В ВОЛГОГРАДЕ ВЫЯСНЯТ, ПОЧЕМУ КОНДУКТОР АВТОБУСА ВЫСАДИЛА РЕБЕНКА НА МОРОЗ	47
ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2021.02.19; МИНТРАНС РОССИИ ХОЧЕТ УПОРЯДОЧИТЬ ПАССАЖИРОПЕРЕВОЗКИ В РЕГИОНАХ	48
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.02.20; ЗА РУЛЕМ – АВТОМАТ; РОССИЯ ПРЕДЛАГАЕТ ООН ДОПУСТИТЬ НА ДОРОГИ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ БЕСПИЛОТНИКИ	48
РБК; ВЛАДИСЛАВ СКОБЕЛЕВ, ДАРЬЯ ЧЕБАКОВА; 2021.02.20; ПРОФСОЮЗ ТАКСИСТОВ ВЫСТУПИЛ ПРОТИВ СДЕЛКИ «ЯНДЕКС.ТАКСИ» И ГРУППЫ «ВЕЗЁТ»	50
КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСАНДР ДРЕМЛЮГИН, АННА ПЕРОВА; 2021.02.19; КРЫМСКИЙ МОСТ ЗАНЕСЛО СНЕГОМ; АВТОМОБИЛЬНОЕ ДВИЖЕНИЕ МЕЖДУ КУБАНЬЮ И КРЫМОМ ЗАКРЫТО ИЗ-ЗА НЕПОГОДЫ.....	52
РИА НОВОСТИ; 2021.02.19; ХУСНУЛЛИН ХОЧЕТ РЕШИТЬ ПРОБЛЕМУ ПРИАЭРОДРОМНЫХ ТЕРРИТОРИЙ В I ПОЛУГОДИИ	53
ТАСС; 2021.02.19; БОРИСОВ ЗАЯВИЛ О НЕОБХОДИМОСТИ РАЗРАБОТАТЬ ЛИНЕЙКУ НОВЫХ КОМПОЗИТОВ ДЛЯ АВИАЦИИ	54
АВИАПОРТ; 2021.02.19; ПРЕЗИДЕНТ МЕЖДУНАРОДНОЙ АССОЦИАЦИИ АЭРОПОРТОВ: СЕЙЧАС ДЕЛИТЬ НЕЧЕГО, ТОЛЬКО УБЫТКИ; ЕВГЕНИЙ ЧУДНОВСКИЙ РАССКАЗАЛ О ТОМ, КАК РОССИЙСКИЕ АЭРОПОРТЫ ПЕРЕЖИЛИ 2020 ГОД И КАКОВЫ ПЕРСПЕКТИВЫ ОТРАСЛИ.....	54
74.RU; АЛЛА СКРИПОВА; 2021.02.19; ЧЕЛЯБИНСКУ ПОДЫСКАЛИ ЕЩЕ ОДНУ АВИАКОМПАНИЮ С ПАРКОМ «СУПЕРДЖЕТОВ»	60
РИА НОВОСТИ; 2021.02.19; РОСАВИАЦИЯ НЕ ПОДТВЕРДИЛА ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ЧАРТЕРНЫХ ПОЛЕТОВ В ЕГИПЕТ	61
РИА НОВОСТИ; 2021.02.19; ЭКСПЕРТ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ИНФОРМАЦИЮ О НАЧАЛЕ ПОЛЕТОВ НА КУРОРТЫ ЕГИПТА.....	62
REGNUM; 2021.02.19; БЛИЗКИЕ ПОГИБШИХ НАД СИНАЕМ ВОЗМУЩЕНЫ ПЛАНАМИ ВОЗОБНОВИТЬ ПОЛЁТЫ В ЕГИПЕТ.....	63

ИЗВЕСТИЯ; 2021.02.19; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТОВ МОСКВЫ В ЯНВАРЕ СНИЗИЛСЯ НА 45% В ГОДОВОМ ВЫРАЖЕНИИ	63
ИЗВЕСТИЯ; 2021.02.19; В ПОСОЛЬСТВЕ РАССКАЗАЛИ О ВОЗМОЖНЫХ СРОКАХ ОТКРЫТИЯ КИПРА ДЛЯ РОССИЯН.....	64
ПРАЙМ; 2021.02.20; «ЯКУТИЯ» НАЧАЛА ПРОДАЖУ ЛЬГОТНЫХ БИЛЕТОВ ИЗ САМОГО СЕВЕРНОГО ГОРОДА РФ В МОСКВУ	64
REGNUM; 2021.02.19; САХАЛИН С МОСКВОЙ СВЯЖУТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РЕЙСЫ В СЕЗОН ОТПУСКОВ	65
ИНТЕРФАКС; 2021.02.19; ГАЗПРОМ ПОТРАТИТ 41 МЛРД РУБ. НА СТРОИТЕЛЬСТВО АЭРОПОРТОВОГО КОМПЛЕКСА «ЛЕВАШОВО» В ПЕТЕРБУРГЕ.....	65
ПРАЙМ; 2021.02.19; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ МАРШРУТЫ В ТРУДНОДОСТУПНЫЕ МЕСТА НЕ ДОЛЖНЫ СОКРАЩАТЬСЯ – БЕЛОУСОВ	66
ТАСС; 2021.02.19; ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ РЖД В 2020 ГОДУ СОСТАВИЛА 300 МЛН РУБ.....	66
ПРАЙМ; 2021.02.19; РЖД АНОНСИРОВАЛИ В 2021 Г ПРАВОВУЮ МОДЕЛЬ РЫНКА ПЕРЕВОЗОК И НОРМАТИВНУЮ БАЗУ БЕСПИЛОТНИКОВ	67
ПРАЙМ; 2021.02.19; РЖД РАССЧИТЫВАЮТ НА ПОЯВЛЕНИЕ В 2021 ГОДУ МОДЕЛИ ПРИГОРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК	67
ТАСС; 2021.02.19; РЖД ОЖИДАЮТ ВОССТАНОВЛЕНИЯ СПРОСА НА ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ В 2021 Г.	68
ТАСС; 2021.02.19; «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» (РЖД) НАПРАВЯТ В 2021 ГОДУ 120 МЛРД РУБЛЕЙ СОБСТВЕННЫХ СРЕДСТВ НА ОБНОВЛЕНИЕ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА.	68
ТАСС; 2021.02.19; ФЕДЕРАЛЬНАЯ АНТИМОНОПОЛЬНАЯ СЛУЖБА РОССИИ (ФАС) ПРОДОЛЖИТ РАБОТУ ПО СОЗДАНИЮ НОВОЙ МОДЕЛИ ТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ В СФЕРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК	68
ПРАЙМ; 2021.02.19; Ж/Д РФ И ФИНЛЯНДИИ ВОЗОБНОВЯТ ПОЕЗДА ЗА МЕСЯЦ ПОСЛЕ РЕШЕНИЙ ОБ ОТКРЫТИИ ГРАНИЦ – VR GROUP	69
ТАСС; 2021.02.19; РОССИЯНЕ НАЗВАЛИ САМЫЕ КОМФОРТАБЕЛЬНЫЕ ПОЕЗДА	69
ТАСС; 2021.02.19; В НОВОЙ МОСКВЕ В 2021 ГОДУ ПОЯВЯТСЯ ТРИ ПРИГОРОДНЫХ ВОКЗАЛА	70
РИА НОВОСТИ; 2021.02.19; РЖД ПОЛУЧАТ ЗЕМЛЮ В ЦЕНТРЕ МОСКВЫ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ.....	70
РИА НОВОСТИ; 2021.02.19; СУД ОШТРАФОВАЛ РЖД ЗА НЕЛЕГАЛЬНО РАБОТАВШИЙ ВОКЗАЛ В СИБИРИ.....	71
ПРАЙМ; 2021.02.19; ОБЩИЙ ПОРТОВЫЙ ИНВЕСТСБОР В 2021-2023 Г МОГУТ УТВЕРДИТЬ В ОБЪЕМЕ 18,65 МЛРД РУБ – ПРИКАЗ.....	71
АСИ; 2021.02.19; WWF НАПРАВИЛ ПИСЬМО В МИНТРАНС С ПРОСЬБОЙ ПОМОЧЬ ЗАЩИТИТЬ МОРСКИХ МЛЕКОПИТАЮЩИХ	72
РОССИЙСКОЕ СУДОХОДСТВО; 2021.02.19; СУБСИДИИ НА ПЕРЕВОЗКИ ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ В ПЕРМСКОМ КРАЕ В 2021 ГОДУ ВЫРАСТУТ НА 14,8%	72
ТАСС; 2021.02.19; ЭКИПАЖ СУДНА В КЕРЧЕНСКОМ ПРОЛИВЕ ГОТОВЯТ К ЭВАКУАЦИИ ИЗ-ЗА ОТРАВЛЕНИЯ	74

ПУБЛИКАЦИИ

ТАСС; 2021.02.19; МОСКВА И МИНСК ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О ПЕРЕВАЛКЕ БЕЛОРУССКИХ НЕФТЕПРОДУКТОВ В ПОРТАХ РФ

Россия и Белоруссия подписали межправительственное соглашение об организации перевалки более 9,8 млн тонн белорусских нефтепродуктов в российских портах в 2021-2023 годах, передает корреспондент ТАСС с церемонии подписания.

Подписи под документом поставили **министр транспорта РФ Виталий Савельев** и **министр транспорта** и коммуникаций Республики Беларусь Алексей Авраменко. Соглашение будет действовать до 31 декабря 2023 года с возможностью автоматического продления.

Соглашение об организации сотрудничества в области перевозки и перевалки нефтепродуктов происхождения Республики Беларусь, предназначенных для поставки на экспорт в третьи страны через морские порты Российской Федерации, предполагает перевалку в российских портах на Балтике белорусскими предприятиями более 9,8 млн тонн мазута, бензина и масел в 2021-2023 годах. Документ предусматривает заключение контрактов по принципу take-or-pay. В случае, если грузоотправитель обеспечивает перевалку в объеме меньше согласованного, морской терминал в любом случае получает плату за весь согласованный объем.

«Мы подписали историческое соглашение по перевалке нефтепродуктов, произведенных в Белоруссии для третьих стран, через российские порты», – подчеркнул Виталий Савельев.

Первые поставки

Белоруссия гарантированно перевалит в 2021 году не менее 2 млн тонн нефтепродуктов через порты РФ, рассказал журналистам **министр транспорта РФ**. **«По нашей договоренности на текущий год мы определили 3,5 млн тонн, с учетом того, что год уже стартовал, то около 2 млн тонн мы готовы перевезти вместе с белорусскими партнерами. Следующий год – это 3,2 млн тонн, а 2023 год – 3,1 млн тонн», – отметил Савельев,** отвечая на вопрос ТАСС. Он подчеркнул, что согласно соглашению объем может быть увеличен.

Первые поставки ожидаются в марте, а первые контракты будут подписаны уже в пятницу, уточнил **замминистра транспорта РФ Дмитрий Зверев**. **«Два министра поставили нам задачу, чтобы первые договоры уже были подписаны сегодня», – отметил Зверев.** По его словам, непосредственно в договорах между субъектами будут прописаны конкретные терминалы и объемы перевозок. **«[Начало поставок] март у нас заявлен и обозначен в распоряжении правительства Российской Федерации и уже подписанном соглашении. Март – грузы пойдут», – подчеркнул он.**

«Сейчас идет обсуждение Петербургского нефтяного терминала, знаю, что Усть-Луга обсуждает вопрос с назначенным оператором железнодорожным «Атлантом», и, соответственно с «Белорусской нефтяной компанией», «Новой нефтяной компанией», как представителями грузоотправителя», – добавил он.

Паритет с Прибалтикой

Чтобы обеспечить паритет с Прибалтикой по стоимости перевалки нефтепродуктов Белоруссии в портах РФ, российские стивидоры, трейдеры и перевозчики пошли на существенные скидки в обмен на гарантированные объемы. «Цена для белорусских поставщиков нефтепродуктов, она ниже, чем была перевалка через прибалтийские порты. И все наши стивидоры и трейдеры, участники от РЖД, мы все пошли на существенные

скидки исходя из тех объемов, которые предложила белорусская сторона. Это соглашение удовлетворяет обе стороны», – отметил **Савельев**.

«Абсолютный паритет цен с портами Прибалтики, что, безусловно, взаимовыгодно для наших обеих стран для реализации этих проектов», – добавил Авраменко. Он выразил уверенность, что соглашение даст существенный толчок и дополнительные возможности по открытию альтернативного маршрута по доставке нефтепродуктов, в первую очередь на экспорт.

Перспективы развития

Россия и Белоруссия готовы рассматривать также возможность переориентации экспортных отгрузок белорусского калия из портов Прибалтики на порты РФ. **«У нас есть еще возможность по другим продуктам, производимым в Белоруссии, продолжить работу, например калий, калийные удобрения производятся [в Белоруссии] на экспорт в объеме около 10 млн тонн в год. Это означает, что мы можем начать работу и проработать условия, при которых Белоруссии будет выгодно поставлять их через российские порты»**, – отметил **Савельев**.

«В перспективе мы готовы обсуждать с нашими коллегами данный вопрос. Это могут быть не только калийные удобрения, но и лесные грузы, грузы машиностроительного комплекса. Этот вопрос требует более детальной проработки с точки зрения мощностей портовой инфраструктуры. Я думаю, этим вопросом мы плотно займемся», – пояснил Авраменко.

Расширение сотрудничества

Кроме того, в пятницу министры подписали межправительственное соглашение о сотрудничестве в области транспортной безопасности. Оно позволит сформировать унифицированный механизм взаимодействия между государствами, обеспечивающий своевременное выявление, предупреждение и пресечение актов незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса при перевозках пассажиров и грузов в международном сообщении, а также каботажных автомобильных перевозках грузов.

<https://tass.ru/ekonomika/10741351>

БЕЛТА; 2021.02.19; БЕЛАРУСЬ ПРЕДЛОЖИЛА РАСШИРИТЬ Ж/Д И АВИАСООБЩЕНИЕ С РОССИЕЙ – МИНТРАНС

Беларусь и Россия заинтересованы в дальнейшем восстановлении пассажирских перевозок между двумя странами, сообщили БЕЛТА в **пресс-службе Минтранса**.

В Москве сегодня состоялось 18-е заседание Координационной комиссии по формированию и обеспечению функционирования объединенной транспортной системы Союзного государства. Комиссию возглавили **министр транспорта** и коммуникаций Беларуси Алексей Авраменко и **министр транспорта России Виталий Савельев**.

Одним из вопросов обсуждения стало дальнейшее восстановление пассажирских перевозок. «В частности, отмечена позитивная динамика в отношении постепенного возобновления пассажирского железнодорожного и авиационного сообщения. В связи с многочисленными обращениями белорусских граждан российской стороне предложено увеличить периодичность следования поезда в сообщении Минск – Москва до ежедневной с организацией посадки/высадки пассажиров на станции Орша-Центральная и возобновить курсирование поездов до Санкт-Петербурга и Адлера», – уточнили в **Минтрансе**.

Делегации двух стран отметили заинтересованность и в том, чтобы продолжить возобновление авиасообщения до уровня перевозок, который был до пандемии. Беларусь также предложила увеличить количество рейсов по осуществляемым маршрутам и возобновить авиасообщение в таких востребованных направлениях, как Калининград и Сочи. Российская сторона готова проработать эти вопросы.

В области автомобильного транспорта поднималась тема увеличения квоты разрешений России на международные перевозки грузов в третьи страны и из них для белорусских автоперевозчиков.

Кроме того, обсуждалось выполнение ранее принятых решений о формировании и обеспечении функционирования объединенной транспортной системы Союзного государства, а также подготовка проекта плана мероприятий для развития этого направления сотрудничества на 2022-2024 годы.

В заключение стороны договорились об очередном заседании координационной комиссии в конце 2021 года или начале 2022-го в Беларуси.

ПРАЙМ; 2021.02.19; РОССИЙСКИЕ ПОРТЫ ГОТОВЫ ПРИНИМАТЬ ЛЮБЫЕ ГРУЗЫ ИЗ БЕЛОРУССИИ

Россия получит положительный экономический эффект от переориентации грузопотоков из Белоруссии на российские морские порты, которые готовы принимать грузы различной номенклатуры из соседней страны, полагают опрошенные РИА Новости эксперты.

В пятницу Россия и Белоруссия подписали межправсоглашение, предусматривающее возможность перевалки белорусскими предприятиями на экспорт в морских портах РФ на Балтике 9,8 миллиона тонн нефтепродуктов в 2021-2023 годах, в том числе 3,5 миллиона в 2021 году, 3,2 миллиона в 2022 году и 3,1 миллиона тонн в 2023 году. Вместе с тем на 2021 год согласован как гарантированный меньший объем – около 2 миллионов тонн. Стороны также планируют проработать условия экспорта белорусских калийных удобрений через российские порты.

По словам **координатора проекта «Морская политика» Центра стратегических оценок и прогнозов Анны Горновой**, увеличение загрузки портов – это дополнительная прибыль. «Белоруссия экспортирует ежегодно около 11 миллионов тонн нефтепродуктов в Великобританию, Украину, Нидерланды, Польшу, в Азию, Африку, Латинскую Америку и США. Основную конкуренцию российским портам на Балтике до недавнего времени по белорусским грузам составляли прибалтийские порты», – рассказывает эксперт. Например, компания «Нафтан» ранее переваливала свои грузы через Клайпеду (Литва) и Вентспилс (Латвия).

Горнова отмечает, что принятие решения о перенаправлении нефтепродуктов в российские порты – Калининград и Усть-Лугу – приведет к дополнительной загрузке портовых терминалов. «Это особенно актуально для Калининградской области, где основная перевалочная нефтебаза в составе рыбного порта города Калининград простаивает последние годы, лишившись большей части таких грузов как перевалка нефтепродуктов. Также это позволит увеличить потоки нефтеперевалки из других портов, включая Балтийск», – указала она.

Как напомнил **председатель комитета по транспорту и таможенной политике Калининградской торгово-промышленной палаты Леонид Степанюк**, в Калининградской области есть несколько стивидорных компаний, в Калининграде, Светлом, Балтийске, с оборудованными причалами под контейнерные, навалочные, насыпные и наливные грузы. Также строится грузопассажирский порт в Пионерском.

«Мы сможем взять до трёх миллионов тонн только наливных белорусских грузов, что приблизительно около 25% от всего грузопотока нефтеналивных грузов из этой страны, если я не ошибаюсь. При нашем объёме перевалки 11-12 миллионов тонн различных грузов в год на сегодняшний день, полагаю, суммарно мы сможем нарастить объем перевалки через морской порт до 20-25 миллионов тонн», – отметил эксперт.

По его словам, ранее переваливались большие объёмы грузов, которые теперь потеряны. «Поэтому, если будет такая возможность (переориентации части белорусского грузопотока на Калининградский порт – ред.), конечно, мы справимся. Насколько я знаю, грузопоток из Республики Беларусь составляет около 10-12 миллионов тонн

нефтеналивных грузов и около 6 миллионов остальных грузов. Объём грузов, который Республика Беларусь переваливала через другие порты, с лихвой компенсирует наш дефицит, образовавшийся с учётом всех факторов. Естественно, возможный грузопоток из соседнего государства пополнит его до номинала. У нас эта мощность есть», – сказал Степанюк.

Президент Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта Александр Зайцев считает подписание соглашения между РФ и Белоруссией «абсолютно правильным решением». «Надо уходить от Прибалтики в связи с их политикой по отношению к нам.... Чем раньше мы заберём белорусские грузы на Усть-Лугу, Санкт-Петербург и другие порты, тем лучше и правильнее», – заявил он.

Степанюк добавил, что порт в Калининграде сможет обеспечить Белоруссию перевалкой грузов любых номенклатур. «У нас есть определённая надежда на эти грузопотоки. Тем более, рассчитываем на завершение строительства порта в Пионерске. Большие планы по развитию есть и у Калининградского торгового порта, у Балтийской стивидорной компании, которые сегодня недогружены», – сказал он.

Горнова рассказала, что в Усть-Луге сейчас идёт значительное расширение нефтеперевалочных мощностей, что также несомненно даст дополнительный экономический эффект. «Порты Ленинградской области сейчас активно расширяются. Полным ходом идут инвестпроекты в Усть-Луге», – объяснила она.

Эксперт рассказала, что увеличение портовых мощностей Балтийского бассейна было заявлено в качестве приоритетного направления развития транспортной инфраструктуры РФ в документах стратегического планирования. На примере данного соглашения, по её словам, наблюдается экономическая реализация обозначенного приоритета, а также усиление евразийской линии политического сотрудничества.

«Напомню, что в контексте того же курса на переориентацию грузопотоков на российские порты в конце 2020 года был принят закон, разрешающий хранение агрохимикатов в границах прибрежных защитных полос в специализированных хранилищах, введенных в эксплуатацию до 1 января 2013 года и расположенных на территориях российских морских портов, при условии оборудования таких хранилищ сооружениями и системами, предотвращающими загрязнение водных объектов. Данная мера позволит переключить грузопотоки в объёме до 4 миллионов тонн грузов с портов Прибалтики на порты России», – подытожила Горнова.

https://1prime.ru/state_regulation/20210219/833084068.html

РТ; АЛЕКСЕЙ КУДОБИН; 2021.02.19; МАРШРУТ ПЕРЕСТРОЕН: МОСКВА И МИНСК ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О ПЕРЕВАЛКЕ НЕФТЕПРОДУКТОВ В ПОРТАХ РОССИИ

Белорусские предприятия начнут отгружать нефтепродукты через российские порты для поставок в третьи страны. Соответствующее соглашение Москва и Минск подписали 19 февраля. Стороны согласовали перевалку 9,8 млн тонн мазута, бензина и масла в течение следующих трёх лет. При этом договор может быть автоматически продлён, а объёмы грузов – увеличены. Белоруссия будет переориентировать товарные потоки в морские терминалы России в качестве альтернативы прибалтийским портам. Эксперты связывают это с обострением отношений между Минском и ЕС. При этом подписанное соглашение будет выгодным для России, уверены специалисты.

В пятницу, 19 февраля, Москва и Минск подписали межправительственное соглашение об организации перевалки белорусских нефтепродуктов в российских портах в 2021–2023 годах. Ранее проект документа был одобрен кабмином России и президентом Белоруссии Александром Лукашенко.

Согласно договору, в течение трёх лет белорусские предприятия смогут разгружать свои нефтепродукты общим объёмом 9,8 млн тонн в российских портах для последующей

поставки в третьи страны. В частности, речь идёт о таких грузах, как мазут, бензин и масло.

«По нашей договорённости на текущий год мы определили 3,5 млн тонн. С учётом того, что год уже стартовал, то около 2 млн тонн мы готовы перевезти вместе с белорусскими партнёрами. Следующий год – это 3,2 млн тонн, а 2023 год – 3,1 млн тонн», – цитирует ТАСС **министра транспорта России Виталия Савельева**.

Отметим, что документ предусматривает заключение контрактов по принципу «бери или плати» (take or pay). Таким образом, если белорусские грузоотправители обеспечивают перевалку в объёме меньше согласованного, российский морской терминал в любом случае получает плату за весь согласованный объём.

Как отметил **Виталий Савельев**, соглашение будет действовать до 31 декабря 2023 года, после чего может быть автоматически продлено. При этом подписанный документ предусматривает возможность увеличения объёмов отгрузки нефтепродуктов сверх одобренного показателя в 9,8 млн тонн.

Более того, в перспективе стороны намерены продолжить работу и по другим видам белорусских грузов. Об этом заявил **министр транспорта и коммуникаций Белоруссии Алексей Авраменко**.

«Прежде всего мы должны обкатать маршруты на примере нефтепродуктов, а дальше будем готовы обсуждать с нашими коллегами другие грузы. Это не только калий, но и лесные грузы, грузы машиностроительного комплекса. Этот вопрос требует более глубокой детальной проработки с точки зрения мощностей и развития портовой инфраструктуры», – подчеркнул Авраменко.

Отметим, что традиционно Белоруссия перевозила нефтепродукты через Клайпедский порт в Литве. В начале осени 2020 года Москва и Минск начали всерьёз обсуждать возможность переброски грузовых потоков из портов прибалтийской страны через российские морские терминалы.

Россия впервые выступила с подобной инициативой ещё в 2017 году. При этом Белоруссия окончательно решила на такой шаг только после обострения отношений с ЕС и введения санкций в отношении Минска. Об этом RT рассказал **доцент факультета мировой экономики и мировой политики НИУ ВШЭ Андрей Суздальцев**.

«Ещё четыре года назад мы попросили белорусскую сторону рассмотреть вопрос об отказе от перевалки нефтепродуктов в портах Прибалтики и загружать российские порты. Это было бы логичнее – загрузить наши мощности, а не кормить порты стран, которые враждебно относятся к России. Минск неоднократно обещал перенести поставки своих грузов, после чего уходил от вопроса. Впрочем, ситуация изменилась после президентских выборов 2020 года», – отметил Суздальцев.

Напомним, в августе 2020 года в Белоруссии прошли президентские выборы, на которых, по данным ЦИК республики, победил Александр Лукашенко, набрав 80,1% голосов. Оппозиционный кандидат Светлана Тихановская набрала 10,1% голосов. После этого в стране начались акции протеста несогласных с таким итогом. Лидеры оппозиции выехали за рубеж, откуда продолжают свою деятельность, а ЕС и США ввели адресные санкции в отношении ряда белорусских официальных лиц.

По словам **Виталия Савельева**, Москва предоставила белорусским поставщикам нефтепродуктов «существенные скидки». В результате стоимость транспортировки грузов к российским морским терминалам стала ниже по сравнению с прибалтийским направлением.

Хотя итоговая стоимость логистики с учётом скидок не раскрывается, только на перевалке 9,8 млн тонн нефтепродуктов за три года Россия может заработать порядка 11 млрд рублей. Об этом RT рассказал **старший аналитик «Альпари Евразия» Вадим Иосуб**.

«Соглашение, безусловно, выгодно для России. Наши компании получают возможность заработать на транспортировке и перевалке белорусских нефтепродуктов. О выгоде

белорусской стороны, не зная точных расходов на логистику по сравнению с перевалкой через страны Балтии, говорить сложнее. Однако очевидно, для Минска это не столько экономическое, сколько политическое решение в ответ на санкции со стороны ЕС», – заключил Иосуб.

<https://russian.rt.com/ussr/article/834202-rossiya-belorussiya-neft-soglashenie>

СПУТНИК БЕЛАРУСЬ; МАРИЯ НАУМЕНКО; 2021.02.19; РАЗВОРОТ НА ВОСТОК: УЖЕ В МАРТЕ БЕЛОРУССКИЕ НЕФТЕПРОДУКТЫ ПОЕДУТ В ПОРТЫ РФ

Министр транспорта России Виталий Савельев и **министр транспорта и коммуникаций Республики Беларусь Алексей Авраменко** 19 февраля подписали соглашение о перевалке белорусских нефтепродуктов на экспорт через морские порты РФ. Уже в этом году Минск готов направить в российские порты 3,5 миллиона тонн нефтепродуктов – первые грузы российские терминалы получают уже в марте. Когда белорусские поставщики подпишут контракты с операторами российских морских терминалов, и как скоро Минск организует отгрузку еще и калийных удобрений – читайте в материале Sputnik.

Половина объема уходит в Россию

Действие соглашения Минска и Москвы рассчитано до конца 2023 года.

«Соглашение прописывается на три года, но фактически не ограничено в действии, потому что предусматривает автоматическую пролонгацию», – пояснил в ходе церемонии подписания документа **Виталий Савельев**.

В планах сторон на текущий год – осуществить перевалку белорусских нефтепродуктов объемом не менее двух миллионов тонн. **«Два миллиона тонн – это минимально гарантированные объемы. Белорусская сторона подтвердила готовность направить в этом году 3,5 миллиона тонн»,** – сообщили Sputnik в пресс-службе российского **Минтранса**.

В следующем году стороны договорились перевезти 3,2 миллиона тонн грузов, в 2023 – 3,1 миллиона тонн. Таким образом, в 2021 – 2023 годах белорусские предприятия отправят в порты РФ порядка 9,8 миллиона тонн нефтепродуктов – речь идет о таких грузах, как мазут, бензин и масло.

Однако соглашение предусматривает увеличение объемов поставок, и Россия со своей стороны готова принять объем грузов больше оговоренного, подчеркнул **Виталий Савельев**.

До российских портов нефтепродукты будут доставляться железнодорожным транспортом. Ранее в РЖД уже подтвердили готовность перевезти все заявленные объемы. Отметим, компания до 2025 года предоставляет скидку в 50% на поставку белорусских нефтепродуктов в российские порты Северо-Запада.

Всего Беларусь экспортирует около 10,5 миллиона тонн нефтепродуктов в год, в том числе около 6 млн тонн – через порты Клайпеды, Вентспилса и Риги. Таким образом, на российские порты планируется переориентировать примерно половину этого объема.

По цене договорились

В реализации проекта заинтересованы «Белорусская нефтяная компания», «Новая нефтяная компания», «Мозырский НПЗ» и «Нафтан», заявил в ходе церемонии подписания соглашения **министр транспорта** Беларуси Алексей Авраменко.

Такую заинтересованность белорусских компаний можно объяснить выгодными условиями, предоставленными российской стороной. **«Цена для белорусских поставщиков нефтепродуктов будет ниже, чем была при перевалке через прибалтийские порты. И все наши стивидоры, трейдеры и участники от РЖД – мы все пошли на существенные скидки, исходя из тех объемов, которые предложила белорусская сторона»,** – сообщил глава российского **Минтранса**.

В ведомстве не озвучили будущую стоимость перевалки белорусских нефтепродуктов в российских портах.

В этом году белорусские нефтепродукты смогут «уйти» в порты Санкт-Петербурга и Ленинградской области – Усть-Луга (150 км от Санкт-Петербурга), порт Приморск (5 км от города Приморска, конечная точка Балтийской трубопроводной системы) и «Морской порт Санкт-Петербург».

Согласно документу, подписанному министрами транспорта России и Беларуси, все контракты будут заключены по принципу take-or-pay («бери или плати»). То есть, если грузоотправитель обеспечивает перевалку в объеме меньше согласованного, то морской терминал в любом случае получает плату за весь согласованный объем. Эти минимально гарантированные объемы, согласно документу, стороны согласовывают на очередной год не позднее ноября предыдущего года.

Операторы морских портовых терминалов уже подтвердили готовность предоставить белорусам скидки при условии заключения долгосрочных договоров.

«Два министра поставили нам задачу, чтобы первые договоры были подписаны уже сегодня (19 февраля, – Ред.). Думаю, что в течение ближайшего времени это будет сделано», – рассказал Sputnik замминистра транспорта РФ Дмитрий Зверев.

Он добавил, что порт Усть-Луга обсуждает вопрос приемки грузов с железнодорожным оператором «Атлант».

Калий на очереди

Не исключено, что в ближайшие годы будут переориентированы не только нефтяные белорусские потоки, но и начнется отгрузка калийных удобрений.

«Соглашение касается конкретно нефтепродуктов, но мы с Алексеем Авраменко продолжим работу, – рассказал Виталий Савельев. – У нас есть еще возможности по другим продуктам, производимым в Беларуси. Например, калий. Калийные удобрения производятся в Беларуси на экспорт в объеме около 10 миллионов тонн – мы можем проработать условия, при которых Беларуси будет выгодно поставлять свой калий на экспорт через российские порты».

В свою очередь Алексей Авраменко подчеркнул, что сначала белорусские производители должны «обкатать» новый маршрут на нефтепродуктах.

«Мы готовы обсуждать эти вопросы с коллегами. Это могут быть не только калийные удобрения, но и лесные грузы, товары машиностроительного комплекса. Этот вопрос требует глубокой и детальной проработки как с точки зрения мощностей, так и портовой инфраструктуры. Я думаю, этим вопросом мы плотно займемся в ближайшем будущем», – заверил Авраменко.

Ранее президент Беларуси Александр Лукашенко заявлял, что Минск готов рассмотреть возможность строительства терминала в Ленинградской области за счет сэкономленных с российского кредита средств на возведение БелАЭС. Новый порт для насыпных грузов в РФ как раз может лишить порт Клайпеды последних тонн белорусских экспортных грузов.

Всего, по данным пресс-службы литовского порта, Клайпеда в год переваливает приблизительно 40 миллионов тонн грузов. Пятая их часть приходится на белорусский калий, еще 4-6 млн тонн – на нефтепродукты из Беларуси.

<https://sputnik.by/economy/20210219/1046963844/Razvorot-na-Vostok-uzhe-v-marte-belorusskie-nefteprodukty-poedut-v-porty-RF.html>

ТАСС; 2021.02.19; В ЛИТВЕ НАЗВАЛИ ПОЛИТИЧЕСКИМ ШАГОМ ПЕРЕНАПРАВЛЕНИЕ МИНСКОМ ГРУЗОВ ИЗ КЛАЙПЕДЫ В ПОРТЫ РФ

Решение Минска о перенаправлении белорусских грузов, которые шли через Клайпедский государственный морской порт Литвы, в порты РФ, продиктовано не экономической целесообразностью, а политикой. С такой оценкой подписанного в пятницу

межправительственного соглашения России и Белоруссии об организации перевалки более 9,8 млн тонн белорусских нефтепродуктов в российских портах в 2021-2023 годах выступил **министр коммуникаций и транспорта Литвы Марюс Скуодис**.

«Приходится сожалеть о том, что действия Белоруссии основываются не на экономических, а на политических аргументах», – приводит слова главы ведомства национальное радио LRT.

Министр сообщил, что заказов на перегрузку белорусских нефтепродуктов через работающий в Клайпедском порту терминал предприятия Klaipėdos nafta «на февраль и последующее время нет». «По оценке руководства предприятия, это означает, что белорусских грузов на терминале в этом году не будет», – сказал Скуодис.

Еще 18 декабря Клайпедский порт сообщил, что белорусские нефтепродукты на перевалку не поступают. Генеральный директор порта Альгис Латакас не отверг возможности того, что они вообще не вернутся в Клайпеду.

Белорусские грузы, среди которых значительная доля приходится на нефтепродукты, до сих пор обеспечивали около 30% перевалки Клайпедского порта. Когда в августе в Минске заявили, что из-за политической линии Литвы по поддержке белорусской оппозиции торговые потоки с литовского порта могут быть переориентированы на другие маршруты, это вызвало озабоченность Вильнюса. Как отмечал **премьер-министр Саулюс Сквернялис**, более эффективного, дешевого и экономически выгодного пути для белорусских грузов, чем через Клайпеду, нет.

<https://tass.ru/ekonomika/10746749>

ИНТЕРФАКС; 2021.02.19; МЕЗЕНЦЕВ: СОГЛАШЕНИЕ О ПЕРЕВАЛКЕ – ПРИМЕР УСПЕШНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА РФ И БЕЛАРУСИ

Подписание соглашения об организации перевалки белорусских нефтепродуктов в российских портах – пример успешного сотрудничества двух стран, заявил корреспонденту агентства «Интерфакс-Запад» **посол России в Беларуси Дмитрий Мезенцев в пятницу**.

«Соглашение о перевалке белорусских нефтепродуктов в российских портах значимо для успешной работы партнеров, взаимодействующих в этом сегменте рынка, позволит обеспечить гарантированные поставки нефтепродуктов потребителям, совершенствовать транспортную логистику. Но сам факт подписания говорит и о нацеленности сторон на поиск взаимоприемлемых решений в хозяйственной сфере – сколь сложными бы они ни были. Это вновь подтверждает масштаб и уровень двустороннего взаимодействия», – сказал Мезенцев.

Дипломат добавил, что «такой шаг подчеркивает важность той большой работы, которая уже проделана правительствами Беларуси и России по интеграционной повестке, актуальность поиска единых подходов в проведении промышленной политики, деятельности национальных агросекторов, в поиске близких алгоритмов реализации налоговой, таможенной политики, взаимодействия по десяткам других направлений».

«Выход на подписание соглашения снимает многие вопросы, которые, порой, задаются из-за рубежа нашими недоброжелателями – о готовности сторон находить компромиссы, подтверждать заинтересованность в упрочении двустороннего экономического сотрудничества», – отметил посол.

Отвечая на вопрос о политике многовекторности, Мезенцев подчеркнул: «Позиция в пользу экспортоориентированности национальной экономики Беларуси, широко представленная на Всенародном собрании 11-12 февраля, предусматривает поиск новых рынков для упрочения позиций республики в тех странах, где конкурентоспособная продукция промышленных гигантов страны себя зарекомендовала».

Однако, по мнению дипломата, «политика многовекторности не должна помешать той многогранной системе взаимодействия, которая отличает сегодня отношения братских стран».

Он подчеркнул, что «одним из сотен примеров является готовность российской стороны приобретать комплектующие для своих производств, которые могут успешно конкурировать – по цене и качеству – с другими поставщиками на российском рынке».

«Сегодня важно говорить не только о прибыли от продажи белорусских товаров российским потребителям. Куда масштабнее – с учетом стратегических перспектив взаимодействия – говорить о создании новых совместных производств, продукция которых должна совместно предлагаться и продвигаться на рынках третьих стран. Такой подход исключит необоснованную конкуренцию, позволит объединять наработки в рамках инженерных, технологических и научных школ», – убежден посол.

«Это только одно из условий, которое даст возможность, действуя равноправно – с максимальным учетом взаимных интересов – добиваться такого уровня экономического сотрудничества, который позволит умножать потенциал национальных экономик, показывая пример интеграционной работы в рамках ЕАЭС и СНГ», – добавил Мезенцев.

https://interfax.by/news/policy/ekonomicheskaya_politika/1292096/

На ту же тему:

<https://sputnik.by/economy/20210219/1046964094/Mezentsev-soglashenie-o-perevalke-belorusskikh-gruzov-v-RF--vazhnyy-shag.html>

ТЕЛЕКАНАЛ 360; АНДРЕЙ ИВАНОВ, ТАТЬЯНА МАЙОРОВА; 2021.02.19; В ГОСДУМЕ ОБЪЯСНИЛИ ВАЖНОСТЬ СОГЛАШЕНИЯ МОСКВЫ И МИНСКА О ПЕРЕВАЛКЕ НЕФТЕПРОДУКТОВ

Соглашение между Москвой и Минском о перевалке нефтепродуктов через российские порты позволит рационально выстроить отношения в плане экспорта и импорта топлива. Сейчас все происходит хаотично из-за политики. Об этом «360» рассказал **член думского комитета по энергетике Дмитрий Ионин**.

«Оно (соглашение – прим. ред.) важно с точки зрения более рационального выстраивания взаимоотношений [между Россией и Беларуссией] в плане экспорта и импорта нефтепродуктов, которые сегодня как-то хаотично между нашими странами происходят в зависимости от политической конъюнктуры. То мы сближаемся и начинаем торговать на нерыночных условиях, то начинаются какие-то недопонимания, и это все превращается в политический вопрос», – заявил Ионин.

Собеседник добавил, что с заключением соглашения страны пришли к общим правилам игры, которые не будут зависеть от сиюминутной политической ситуации в Белоруссии и отношений республики с другими странами.

<https://360tv.ru/news/mir/v-gosdume-objasnili-vazhnost-soglasheniya-moskvy-i-minska-o-perevalke-nefteproduktov/>

BUSINESS FM; 2021.02.19; МОСКВА И МИНСК ДОГОВОРИЛИСЬ О ПЕРЕВАЛКЕ БЕЛОРУССКИХ НЕФТЕПРОДУКТОВ В РОССИЙСКИХ ПОРТАХ

Россия и Белоруссия в пятницу подписали соглашение об организации перевалки белорусских нефтепродуктов в портах РФ, передает ТАСС. Соглашение действует до конца 2023 года с возможностью автоматического продления.

Документ предусматривает перевалку в российских портах на Балтике почти 10 млн тонн мазута, бензина и масел, произведенных в Белоруссии. По словам **главы Минтранса Виталия Савельева**, первые поставки начнутся в марте. Он добавил, что российская сторона согласилась на «существенные скидки», чтобы обеспечить паритет с Прибалтикой по стоимости перевалки белорусских нефтепродуктов.

Подписание межправительственного соглашения еще не означает, что белорусские нефтепродукты пойдут в российские морские порты. Ситуацию комментирует **ведущий аналитик Фонда национальной энергобезопасности Игорь Юшков**.

– Сначала был проект соглашения на межправительственном уровне, потом само соглашение одобрил Лукашенко. И теперь на уровне **министерства транспорта** подписано соглашение, что возможно перенаправление этих грузов. Но эти грузы пока не идут в российские порты, потому что нет коммерческих соглашений. РЖД ничего не везет без документов, соответственно, Белоруссия не обращается за этими документами. Поэтому я бы не был так уверен, что эти нефтепродукты вот-вот пойдут, потому что Белоруссия явно хочет с Литвы перенаправить эти грузы. Но Литва заявляет, что она в феврале вообще не получала нефтепродукты. Клайпедский терминал не переваливает белорусские нефтепродукты в феврале. И вопрос – куда они ушли, если они в феврале уже ушли, но до сих пор до российских портов не дошли. Возникает версия о том, что Белоруссия использует фактор переговоров с Россией, чтобы сбить цену на перевалку и транзит. И на самом деле эти грузы могут уйти в Латвию, а не на российские порты. Поэтому я бы все-таки дождался коммерческих контрактов с портами Ленинградской области и с РЖД, и вот тогда уже можно будет говорить, что действительно перенаправлены белорусские нефтепродукты с Литвы на Россию. Пока что они ушли из Литвы, но непонятно, куда пришли. В России таких грузов пока нет. Пока еще интрига сохраняется, куда же все-таки пойдут белорусские нефтепродукты.

– Может ли такое соглашение означать, что Белоруссия от Клайпеды отказывается?

– Я думаю, что да. По крайней мере, пока, на современном этапе их политических отношений. Белоруссия пытается разорвать с Литвой экономические отношения и тем самым наказать ее за недружественные политические действия.

<https://www.bfm.ru/news/465498>

ДУМА ТВ; 2021.02.19; ДЕПУТАТ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ПОДПИСАНИЕ РОССИЕЙ И БЕЛОРУССИЕЙ СОГЛАШЕНИЯ О ПЕРЕВАЛКЕ НЕФТЕПРОДУКТОВ

Сегодня Москва и Минск подписали соглашение об организации перевалки белорусских нефтепродуктов в российских портах в 2021–2023 годах, сообщает ТАСС.

Депутат Госдумы **Виктор Водолацкий** считает, что подписанное соглашение говорит об усилении существующего доверия между странами.

<https://dumatv.ru/news/rossiya-i-belorussiya-podpisali-soglashenie-o-perevalke-nefteproduktov-v-portah-rossii>

ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2021.02.19; РОССИЯ И БЕЛАРУСЬ БУДУТ ВЗАИМОДЕЙСТВОВАТЬ В ОБЛАСТИ ОТБ

18 заседание Координационной комиссии по формированию и обеспечению функционирования объединенной транспортной системы Союзного государства состоялось сегодня в Москве. Комиссию возглавили **министр транспорта РФ Виталий Савельев** и **министр транспорта и коммуникаций Беларуси Алексей Авраменко**, сообщила **пресс-служба белорусского минтранса**.

Итогом заседания стало подписание двух документов: соглашения о перевалке белорусских нефтепродуктов в российских портах и соглашения о взаимодействии в области обеспечения транспортной безопасности.

Сообщается, что соглашения о взаимодействии в области ОТБ направлено на выработку механизма информационного взаимодействия между странами, обеспечивающего своевременное выявление, предупреждение и пресечение актов незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса при осуществлении перевозки

пассажиров и грузов в международном сообщении, а также каботажных автомобильных перевозках грузов.

«Документ создает предпосылки для информационного обмена об угрозах и совершении актов незаконного вмешательства на объекты транспортной инфраструктуры. Данная информация будет содействовать выявлению, предупреждению, пресечению подобных актов, а также ликвидации последствий, установлению причин и условий совершения незаконного вмешательства», – говорится в сообщении **пресс-службы**.

https://www.securitymedia.ru/news_one_12419.html

ПЕРВЫЙ КАНАЛ; ОЛЕГ ШИШКИН; 2021.02.19 21:28; НЕФТЕПРОДУКТЫ ИЗ БЕЛОРУССИИ ТЕПЕРЬ БУДУТ ПОСТАВЛЯТЬ НА ЗАПАД ЧЕРЕЗ РОССИЙСКИЕ ПОРТЫ

Москва и Минск подписали соглашение, по которому нефтепродукты из Белоруссии теперь будут поставлять на Запад через российские порты. Пока экспорт идет через Прибалтику: бензин, мазут и различные масла из Белоруссии доставляют в Латвию и Литву по железной дороге, и затем уже по морю отправляют дальше.

В год по такому маршруту идет шесть миллионов тонн. По новому соглашению более половины этого объема перенаправят через наши гавани в Петербурге и Усть-Луге.

А вот чтобы подсчитать потери прибалтийских портов, возьмем для примера стоимость перевалки одной тонны топлива в Клайпеде — 5,7 евро. Умножим на три миллиона 300 тысяч тонн и получаем почти 19 миллионов евро в год. Дополнительные доходы для нашей экономики.

Этот договор между Россией и Белоруссией уже назвали историческим. Консультации продолжались практически до церемонии подписания. В итоге удалось выйти на принципиальную договоренность — белорусские нефтепродукты будут идти на Запад через российские порты.

«Соглашение подписывается на три года, но оно фактически неограниченного действия, потому что оно предусматривает автоматическую пролонгацию. Российские порты сегодня готовы осуществить перегрузку белорусских нефтепродуктов в объеме 9,8 миллиона тонн», — рассказал министр транспорта РФ Виталий Савельев.

«Я очень рад, что нам удалось договориться. Соглашение даст существенный толчок и открывает новые возможности по открытию альтернативного маршрута по поставке нефтепродуктов, в первую очередь на экспорт», — отметил министр транспорта и коммуникаций РБ Алексей Авраменко.

В Белоруссии два крупных нефтеперерабатывающих завода — Мозырский и Новополоцкий. Ежегодно страна экспортирует около 11 миллионов тонн нефтепродуктов. Часть поступает соседям по железной дороге или автомобильным транспортом, а примерно половина идет в Литву и Латвию в цистернах, а затем по морю в Нидерланды и Великобританию.

В этой цепочке меняется основное звено: вместо Клайпеды белорусский бензин, мазут и моторные масла будут по железной дороге доставляться в российский порт Усть-Луга. А уже затем — по привычному маршруту. В том, что Белоруссия сказала литовскому

транзиту «прощай», сыграла роль и позиция самой Литвы. Она не признала итоги выборов в республике, ввела санкции против Лукашенко и его окружения, а литовский сейм официально назвал Светлану Тихановскую избранным президентом Белоруссии.

Еще прошлым летом Лукашенко жестко отреагировал на такое неприкрытое вмешательство во внутренние дела страны и дал поручение переориентировать грузовые потоки на Россию.

«Вот мы и посмотрим, как они будут жить. 30% литовского бюджета формируют наши грузопотоки через Литву. Что еще надо? Зажрались. Поэтому поставим на место», — заявил президент Белоруссии.

Эксперты считают, что дело не в банальной мести. Просто Литва стала слабым звеном на пути белорусского транзита.

«Невозможно понять литовскую логику, потому что этой логики нет. И, соответственно, когда у вас серьезный бизнес, а это не табачный киоск, это бизнес на многие-многие миллионы евро или долларов, и серьезный бизнес не может быть успешным в непредсказуемых условиях с непредсказуемым партнером. Литва — это непредсказуемый партнер», — поясняет руководитель Центра белорусских исследований Института Европы РАН Николай Межевич.

К слову, новый маршрут доставки белорусского экспорта через Россию длиннее почти на 200 километров. Но затраты на перевозку не самая большая статья расходов. Куда важнее транзитные и портовые сборы, стоимость оформления грузов, таможенные пошлины. А с этим в рамках Союзного государства как раз все в порядке.

«Цена для белорусских поставщиков нефтепродуктов ниже, чем была при перевалке через прибалтийские порты. Мы все пошли на существенные скидки, исходя из тех объемов, которые предложила белорусская сторона. Поэтому я думаю, что это соглашение было подписано сейчас к удовлетворению обеих сторон, и мы считаем, что оно даст пользу и России, и Белоруссии», — сказал **Виталий Савельев**.

В проигрыше остается Литва. В Клайпеде около 150 тысяч жителей и каждый третий так или иначе связан с грузовым портом. Поток белорусских нефтепродуктов прервался еще в декабре. А это многомиллионные потери.

«Это и уменьшение получения налогов, это и транзит, это и железные дороги зарабатывали на этом, это целая цепочка экономических связей, от которой Литва только получала прибыль. А сейчас, судя по всему, будет эта прибыль уменьшаться, и получение налогов будет меньше, будет уменьшаться бюджет Литвы», — говорит лидер движения «Союз русских Литвы» Вячеслав Титов.

Пока через Клайпеду сохраняется экспорт белорусского калия. Порядка 10 миллионов тонн в год. Но как дали понять сегодня журналистам, переговоры о транзите грузов через российские порты будут продолжены.

«Это могут быть не только калийные удобрения. Это могут быть и лесные грузы, грузы машиностроительного комплекса и так далее. Но требует этот вопрос более глубокой и детальной проработки с точки зрения и мощностей, портовой инфраструктуры. Я думаю, мы этим вопросом плотно позанимаемся», — рассказал Алексей Авраменко.

Пока же стороны намерены сосредоточиться на заключении коммерческих контрактов компаний-экспортеров с перевозчиками. Первые поставки по новому маршруту планируются уже в следующем месяце.

https://www.1tv.ru/news/2021-02-19/401948-nefteprodukty_iz_belorussii_teper_budut_postavlyat_na_zapad_cherez_rossiyskie_porty

МИР 24; ВЛАДИМИР СЕРОУХОВ; 2021.02.19 21:27; ИСТОРИЧЕСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ: БЕЛАРУСЬ БУДЕТ ЭКСПОРТИРОВАТЬ НЕФТЕПРОДУКТЫ ЧЕРЕЗ РОССИЮ

Москва и Минск подписали соглашение об экспорте белорусских нефтепродуктов через российские порты. Таким образом, Беларусь отказывается от вывоза углеводородов через морские терминалы в прибалтийских странах. О пути в Россию рассказывает корреспондент «МИР 24» Владимир Сероухов.

Новополоцкий нефтеперерабатывающий завод – одно из крупнейших предприятий Восточной Европы. Здесь российскую нефть перерабатывают в бензин, дизельное топливо, масло и мазут. Раньше шесть миллионов готовых нефтепродуктов из 10 отправляли на экспорт по железной дороге в морские порты Прибалтики. А дальше кораблями во все части света. Но на фоне европейских санкций Минск решил перенаправить грузы в российский порт Усть-Луга. РЖД уже дает белорусам скидку в 50% на поставки.

«Техническая возможность есть, опыт работы с этим портом у нас также есть», – отметил заместитель гендиректора завода «Нафтан» по коммерческим вопросам Сергей Хомич.

Из Беларуси составы пойдут в Санкт-Петербург, а уже оттуда в порт Усть-Луга. В скором времени этот путь станет еще короче. В планах восстановить линию Полоцк-Псков и продлить ее до российских портов на Балтике.

В Усть-Лугу стекаются грузы со всей России. Универсальный терминал мощностью 25 миллионов тонн в год начали строить летом 2019 года. Вместе с ним уже через несколько лет Усть-Луга может стать самым мощным грузовым хабом на Балтике. Поэтому эксперты называют именно его оптимальным вариантом для транспортировки грузов из Беларуси.

«Мы заинтересованы в том, чтобы портовые терминалы загружались. Чтобы объем перевалки грузов рос. Это прежде всего выгодно для самих портовиков, выгодно для нас, как для бюджета, потому что мы получаем налоги», – пояснил губернатор Ленинградской области Александр Дрозденко.

Еще одним выгодным вариантом эксперты называют перекачку нефтепродуктов в порты по трубопроводу. Это дешевле, чем везти по железной дороге. Но только в том случае, если Беларусь будет обеспечивать загрузку от четырех миллионов тонн в год.

«Либо строить прямую трубу на Усть-Лугу, либо переформатировать одну из ниток нефтепровода «Дружба», потому что он недозагружен сейчас. И безболезненно для всех участников одну из ниток можно освободить, модернизировать ее из нефтепровода в нефтепродуктопровод, она пойдет на территорию России», – сказал ведущий аналитик Фонда национальной энергетической безопасности Игорь Юшков.

У белорусской стороны есть и другая идея для экономии – создать в Усть-Луге собственный терминал. В российских морских терминалах на Балтике в ближайшие три года ждут почти 10 миллионов тонн белорусских нефтепродуктов.

<https://mir24.tv/news/16448622/istoricheskoe-soglashenie-belarus-budet-eksportirovat-nefteprodukty-cherez-rossiyu>

ТЕЛЕКАНАЛ «ЗВЕЗДА»; КИРА КАРОН; 2021.02.19 15:56; РОССИЯ И БЕЛОРУССИЯ ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О ПЕРЕВАЛКЕ НЕФТЕПРОДУКТОВ

Россия и Белоруссия достигли соглашения о перевалке белорусских нефтепродуктов на экспорт через морские порты России.

Документ был подписан в пятницу в Москве министром транспорта РФ Виталием Савельевым и министром транспорта и коммуникаций Белоруссии Алексеем Авраменко.

Согласно тексту проекта, белорусские предприятия осуществят перевалку через российские порты более 9,8 миллиона тонн нефтепродуктов на Балтике с 2021 по 2023 год. Документ предусматривает перевозку бензина, мазута и масла. В 2023 году соглашение может быть продлено автоматически.

https://tvzvezda.ru/news/vstrane_i_mire/content/20212191556-7fF0K.html

РЕН ТВ; 2021.02.19 14:48; МОСКВА И МИНСК ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ ОБ ЭКСПОРТЕ НЕФТЕПРОДУКТОВ

Документ предполагает собой перевалку в российских портах на Балтике белорусскими предприятиями свыше 9,8 млн тонн мазута, а также бензина и масел в 2021-2023 годах.

Москва и Минск подписали соглашение об экспорте нефтепродуктов

Россия и Белоруссия подписали межправительственное соглашение об организации перевалки свыше 9,8 млн тонн белорусских нефтепродуктов в российских портах в 2021-2023 годах.

Подписи под документом были поставлены **министром транспорта РФ Виталием Савельевым** и министром транспорта и коммуникаций Республики Беларусь Алексеем Авраменко. Соглашение будет действовать до 31 декабря 2023-го года с возможностью автоматического продления.

Савельев заявил журналистам, что белорусская сторона гарантированно перевалит в 2021-м году не менее 2 млн тонн нефтепродуктов через порты России. При этом межправсоглашением предусмотрена перевалка на текущий год 3,5 млн тонн.

Также после подписания соглашения министры отметили, что страны готовы рассмотреть возможность переориентации экспортных отгрузок белорусского калия из портов Прибалтики на порты России.

Ранее сообщалось, что РФ установила рекорд по несырьевому экспорту в 2020-м году.

<https://ren.tv/news/v-rossii/804241-moskva-i-minsk-podpisali-soglashenie-ob-eksporte-nefteproduktov>

РОССИЯ 24; ВИТА ЛАХОВА; 2021.02.19 14:16; ПОДПИСАНО СОГЛАШЕНИЕ О ПЕРЕВАЛКЕ БЕЛОРУССКИХ НЕФТЕПРОДУКТОВ В ПОРТАХ РФ

Россия и Белоруссия заключили межправительственное соглашение о перевалке белорусских нефтепродуктов в российских портах, сообщается в **пресс-релизе Минтранса**. Соглашение подписано в рамках объединенной транспортной системы Союзного государства.

Белорусские грузы – мазут, бензин, масло и газойль – вместо портов Прибалтики будут переваливаться в России по контрактам take-or-pay до 2024 года с возможностью автоматического продления: морские терминалы получают полную оплату по контракту, даже если белорусская сторона не получает весь согласованный объем. **«Соглашение подписывается на 3 года, но фактически оно неограниченного действия, так как предусматривается его автоматическая пролонгация. Российские порты сегодня готовы обеспечить перегрузку белорусских нефтепродуктов в размере 9,8 миллиона тонн за три года»**, – сказал по итогам подписания глава российского Минтранса **Виталий Савельев**.

«Цена для белорусских поставщиков нефтепродуктов ниже стоимости перевалки через порты Прибалтики», – отметил **Савельев**. В 2021 году запланирована перевалка порядка 3,5 миллиона тонн грузов, но гарантированный объем составит около 2 миллионов тонн из-за неполного года действия первых контрактов. В следующем году будет перевалено 3,2 миллиона тонн, в 2023-м – 3,1 миллиона тонн. Объем перевалки может расти при необходимости.

В перевалки примут участие российские портовые операторы и «РЖД». Далее через российские порты планируется поставка на экспорт калия из Белоруссии на экспорт в объеме около 10 миллиона тонн.

<https://www.vesti.ru/video/2270603>

БЕЛТЕЛЕРАДИОКОМПАНИЯ; 2021.02.19 22:08; ПОДПИСАНО СОГЛАШЕНИЕ НА ТРИ ГОДА О ПЕРЕВАЛКЕ БЕЛОРУССКИХ НЕФТЕПРОДУКТОВ ЧЕРЕЗ РОССИЙСКИЕ ПОРТЫ

Стоит отметить, что в последнее время наметилась серьезная активизация во взаимодействии между нашими странами. Наглядный пример в решимости наращивания сотрудничества - логистика.

Белорусские нефтепродукты отныне будут идти на экспорт через российские порты. Сегодня в Москве министры транспорта двух стран подписали соответствующее соглашение.

И это не только экономическая выгода, но и политическая поддержка друг друга в такое непростое время для обеих стран. Так что пока европейские партнеры занимаются санкционной риторикой и угрозами, мы вводим контрмеры. Какой российский порт уже готов принять белорусские нефтепродукты?

И какова коммерческая выгода проекта? В репортаже нашего собственного корреспондента в Москве Дарьи Белоусовой-Петровской.

О том, что белорусские грузы могут поменять прописку и сменить порты стран Балтии на российские, заговорили в конце прошлого года. В декабре 2020-го губернатор

Ленинградской области подробно рассказал нашей съемочной группе, какие порты уже готовы принимать белорусские грузы и чем это экономически выгодно для обеих стран.

Александр Дрозденко, губернатор Ленинградской области России: «Это будет наше хорошее партнерское взаимодействие. Взаимная помощь. Мы будем рады экономически. Это дополнительные грузы, это развитие нашей экономики, в том числе наших портовых мощностей. Это увеличение товарооборота между нашими странами, что тоже скажется в плюс. Есть терминалы, которые готовы работать уже завтра, есть те, которые строятся и готовы работать послезавтра».

Окончательное решение будет принимать правительство РБ и окончательную точку поставит Президент.

И Президент Беларуси точку поставил. 16 февраля Александр Лукашенко одобрил проект межправительственного соглашения с Россией. И сегодня в Москве министры транспорта двух стран подписали, как отметили участники, исторический документ.

Теперь белорусские нефтепродукты пойдут на экспорт в третьи страны через российский порт Усть-Луга. Это универсальный порт, который оказывает услуги по перевалке более 20 видов грузов. Наш отечественный мазут, бензин и масло будут приходить на терминал АО «Усть-Луга Ойл». Сегодня его производственная мощность - 30 миллионов тонн нефтепродуктов в год. Три с половиной миллиона тонн готовы получить от белорусских производителей уже в этом году.

Виталий Савельев, министр транспорта России: «Я хочу сказать, что и РЖД и белорусские коллеги, мы во всем шли навстречу друг другу, Могу сказать, что цена для белорусских поставщиков нефтепродуктов ниже, чем была при перевалке через прибалтийские порты. И все наши стивидоры, трейдеры, участники РЖД, мы все пошли на существенные скидки, исходя из тех объемов, которые предложила белорусская сторона. Я думаю, что это соглашение подписано к удовлетворению обеих сторон, и мы считаем, что оно даст пользу и России, и Беларуси».

Пока соглашение подписано на три года, и за это время российские порты готовы осуществить перегрузку около 10 миллионов тонн белорусских нефтепродуктов. Но фактически документ неограниченного действия, так как может быть автоматически продлен.

Алексей Авраменко, министр транспорта и коммуникаций Беларуси: «Одновременно планируется подписание коммерческих контрактов. В первую очередь это наши экспортеры. Безусловно, это наша нефтяная компания, Мозырский НПЗ, «Нафтан» заинтересованы в реализации этого проекта. И абсолютный паритет цен с портами Прибалтики, что взаимовыгодно для наших обеих стран».

Подписанное соглашение пока касается только перевалки нефтепродуктов. Но в перспективе на экспорт через российские порты могут уходить и белорусские калийные удобрения, древесина и продукция отечественного машиностроения.

https://www.tvr.by/news/politika/podpisano_soglashenie_na_tri_goda_o_perevalke_beloruskikh_nefteproduktov_cherez_rossiyskie_porty/

РБК; СВЕТЛАНА БУРМИСТРОВА; 2021.02.20; БЕЛОУСОВ ПОРУЧИЛ РЖД ВВЕСТИ ПРИНЦИП «ВЕЗИ ИЛИ ПЛАТИ» ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ УГЛЯ ЭТО ДОЛЖНО ПОМОЧЬ РАЗГРУЗИТЬ БАМ И ТРАНССИБ

Первый вице-премьер **Андрей Белоусов** поручил РЖД начать заключать договоры по принципу «вези или плати» на перевозку угля. Он считает, что этот подход позволит решить проблему вывоза угля на восточном направлении

Первый вице-премьер и председатель совета директоров РЖД **Андрей Белоусов** поручил компании до конца года начать заключать договоры о перевозке угля по принципу «вези или плати».

«Нужно решить юридические вопросы по заключению таких договоров в первом полугодии. Мы договорились с [главой РЖД] Олегом Валентиновичем [Белозеровым] постараться по крайней мере в пилотном режиме перейти на эту систему до конца этого года. Начнем с угля (основной груз для монополии занимает около 28% в общей погрузке. – РБК) и посмотрим, как пойдет», – сказал он, выступая на итоговом заседании правления РЖД в пятницу, 19 февраля (мероприятие транслируется онлайн). О необходимости заключения таких договоров также упомянул глава Минтранса **Виталий Савельев**, который тоже участвовал в заседании.

В чем суть новых договоров

«Вези или плати» (ship-or-pay) – распространенная практика заключения договоров, который устанавливает обязательства транспортной компании вывезти определенный объем груза, а в случае его непоставки грузоотправитель должен заплатить штраф. Аналогичный принцип «бери или плати» (take-or-pay) давно используется при поставках газа крупным покупателям.

По словам **Белоусова**, новый принцип в перевозке угля может помочь разрешить проблему с ограниченностью инфраструктуры Восточного полигона – по БАМу и Транссибу угольные компании отправляют свою продукцию к портам Дальнего Востока, а оттуда – на рынки Азиатско-Тихоокеанского региона, где сохраняются спрос и высокие цены на уголь в отличие от европейского направления. В условиях ограниченной пропускной способности железнодорожной инфраструктуры, прежде всего в восточном направлении, данный принцип должен учитывать условия недискриминационного доступа и баланс интересов всех грузоотправителей, заметил первый вице-премьер.

РЖД еще в 2016 году предлагали ввести условие ship-or-pay для грузоотправителей, но те выступали против. Например, металлурги жаловались, что этот подход закрепит за монополией право ограничивать доступ к инфраструктуре любым грузам на любых направлениях и нарушит принцип публичности перевозчика. Условие «вези или плати» недавно появилось в поправках, внесенных **Минтрансом**, к законопроекту об ответственности инвесторов за развитие портов, уже принятому в первом чтении.

В 2020 году грузоотправители отправили по сети РЖД 353,3 млн т угля, что на 5% меньше, чем годом ранее. Но уголь наименее доходный для РЖД груз, потому что перевозится по льготному тарифу. «Конечно, у нас 44% грузооборота – это угольщики, но эти 44% дают всего 20% дохода РЖД. Остальной же доход формируется за счет других грузов», – говорил Белозеров в октябре 2019 года в интервью «Коммерсанту». При этом РЖД пытается изыскать средства на проекты финансового плана и инвестиционной программы на 2021 год и на плановый период 2022–2023 годов. Для финансовой поддержки компании ВЭБ выкупит допэмиссию ее привилегированных акций на 82 млрд руб. в 2022 году, говорил журналистам министр финансов Антон Силуанов в конце прошлого года.

Как к ship-or-pay относятся грузоотправители

На заседании президиума правительственной комиссии по транспорту 12 февраля **Белоусов** поручал «проработать вопрос о возможности заключения РЖД многосторонних

трех-четырёхлетних обязывающих договоров по обеспечению вывоза грузов и предъявлению грузовой базы, в том числе с грузоотправителями и морскими портами). Источник в правительстве рассказал РБК, что речь шла как раз о договорах ship-or-pay. На том заседании, по его словам, присутствовали представители крупнейших поставщиков угля – «Кузбассразрезугля» (КРУ) Андрея Бокарева и Искандера Махмудова, СУЭК Андрея Мельниченко, Evraz Романа Абрамовича и партнеров, «Эльгаугля» Альберта Авдоляна и других. Представители Evraz и «А-Проперти» (через нее Авдолян владеет «Эльгауглем») отказались от комментариев. РБК направил запросы в **пресс-службы** КРУ и СУЭК.

Механизм «вези или плати» обсуждается на отраслевых площадках несколько лет, но, для того чтобы он заработал, необходимо разрешить ряд разногласий, например долгосрочность и предсказуемость тарифов, гарантии вывоза объемов со стороны РЖД, сказал РБК источник в одной из угольных компаний. При заключении договоров также следует сохранить равный доступ клиентов к услугам железнодорожного транспорта, обеспечить гибкость при изменении спроса на уголь в разных странах, перечисляет он. «При достижении согласия по этим вопросам наличие такого условия в контрактах может снизить риски неравномерности отгрузки угля за счет гарантий со стороны РЖД», – полагает собеседник РБК.

Угольная и металлургическая отрасли сильно зависят от мировой конъюнктуры, изменения которой трудно прогнозировать даже на месяц вперед, поэтому закреплять в договорах значительные объемы вряд ли будет выгодно грузоотправителям, добавляет источник, близкий к другому крупному грузоотправителю. РБК направил запрос в **пресс-службу** РЖД.

https://www.rbc.ru/business/19/02/2021/602f6e289a7947d8bd047bb0?from=column_2

РЖД-ПАРТНЕР; НАДЕЖДА ВТОРУШИНА; 2021.02.19; РАБОТА РЖД В 2020 ГОДУ: НОВЫЕ ВЫЗОВЫ И СТАРЫЕ ПРОБЛЕМЫ

19 февраля состоялось итоговое заседание правления ОАО «РЖД». В компании подвели итоги прошедшего года и обозначили планы на ближайшую перспективу.

Одним из главных вызовов прошедшего года для РЖД, безусловно, стала пандемия коронавируса, в результате влияния которой пассажиропоток на железных дорогах в прошлом году снизился на 27,2% и составил 872 млн человек.

Что касается перспектив развития пассажирских перевозок в 2021 году, то РЖД, помимо всего прочего, предлагают сосредоточиться на определении новой общей модели осуществления пригородных перевозок, сообщил в ходе заседания глава РЖД Олег Белозеров. «Необходимо определиться с общей моделью функционирования пригорода, реализация которой позволит не только обеспечивать текущие перевозки, но и развиваться в соответствии с запросами пассажиров. И это один из ключевых вопросов для решения в 2021 году», – подчеркнул он.

Как сообщил первый **вице-премьер** РФ, председатель совета директоров ОАО «РЖД» **Андрей Белоусов**, чистая прибыль компании в 2020 году составила 300 млн руб. «Вклад компании и всех предприятий кооперации в ВВП России в прошлом году составил 5,5%. Удельный вес железнодорожного транспорта без учета трубопроводного в грузообороте страны достиг 87%», – отметил он.

Погрузка в 2020 году сократилась в гораздо меньших масштабах, чем пассажиропоток – на 2,7%, до 1,24 млрд тонн. В 2021 году руководство холдинга, по словам О. Белозерова, ставит перед компанией задачу превзойти объем перевозок грузов 2019 года. Напомним, в том году погрузка на сети РЖД составила 1 278,1 млн тонн. Таким образом, для выхода на параметры 2019 года этот показатель должен вырасти как минимум на 2,8%.

Грузооборот с учетом порожних рейсов вагонов в 2019 году составил 3,304 трлн тонно-километров, в 2020 году он снизился на 2,6%, до 3,2206 трлн тонно-километров. Для

выхода на уровень 2019 года в 2021 году этот показатель должен увеличиться как минимум на 2,6%.

По словам заместителя генерального директора ОАО «РЖД» – начальника Центральной дирекции инфраструктуры Геннадия Верховых, несмотря существующий профицит парка более чем в 100 тыс. вагонов, который не мог не снижать пропускную способность инфраструктуры, холдинг предпринимал все возможное по снятию инфраструктурных ограничений и совершенствованию технологического процесса перевозки.

В результате по итогам года провозная способность в восточном направлении на порты составила 144 млн т с ростом на 10 млн тонн, был достигнут исторический максимум по повышению тарифного грузооборота, маршрутизация выросла на 1,5 п. п. Происходящее обновление парка положительно сказалось на увеличении межремонтного пробега вагонов.

Что касается планов на 2021 год, то РЖД собираются направить 120 млрд рублей собственных средств на обновление подвижного состава. «Планы по обновлению подвижного состава – это вопрос, который должен находиться на особом контроле, потому что от этого зависит работа сотен тысяч смежников», – подчеркнул **А. Белоусов**.

Кроме того, одним из главных итогов 2020 года, конечно же, стало небывалое развитие контейнерных перевозок на сети РЖД. Так, по словам заместителя генерального директора компании – начальника ЦФТО – Алексея Шилю, этот вид перевозок побил много рекордов на протяжении прошлого года, но новая универсальность – это, несомненно, главный новый тренд. Имеется в виду то, что в 2020 году для таких перевозок стали активно использовать новые типы упаковок, а также существенно расширился перечень номенклатур грузов, перевозимый в контейнерах. По его словам, в настоящее время в контейнерах перевозятся уже 3 400 номенклатурных позиций. В октябре прошлого года отправились первые поезда с углем в контейнерах и первый поезд с зерном на экспорт. И это – не говоря о существенном росте транзитных контейнерных перевозок и введении стимулирующих субсидий для этого сегмента перевозок.

Также была отмечена большая работа, проделанная холдингом в сфере цифровизации всех рабочих процессов и максимального перехода на электронный документооборот, которая будет продолжена и в текущем году.

Рыночное размещение бессрочных облигаций РЖД, ставшее новым для России инвестиционным механизмом, также можно отнести к положительным итогам работы компании.

Что же касается главных проблем монополии, то одной из наиболее острых по-прежнему остается развитие Восточного полигона и вывоз угля на этом направлении. Теперь курировать эту сферу будет бывший начальник Восточно-Сибирской железной дороги Василий Фролов, которого назначили заместителем генерального директора ОАО «РЖД» – начальником Дирекции развития железных дорог Восточного полигона.

По словам **А. Белоусова**, в этом году необходимо повышать прозрачность железнодорожных перевозок. Для этого он предлагает реализовать механизм заключения договоров на принципах «вези или плати» с основными грузоотправителями: «В первую очередь надо отработать перевозку угля. Эта задача самая острая».

На его взгляд, этот принцип в перевозке угля может помочь разрешить проблему с ограниченностью инфраструктуры Восточного полигона. В условиях ограниченной пропускной способности сети РЖД данный принцип должен учитывать условия недискриминационного доступа и баланс интересов всех грузоотправителей, заметил первый вице-премьер.

Напомним, РЖД еще в 2016 году предлагали ввести условие ship-or-pay для грузоотправителей. Правда, металлурги, например, тогда жаловались, что эта практика закрепит за монополией право ограничивать доступ к инфраструктуре любым грузам на любых направлениях и нарушит принцип публичности перевозчика.

Это же условие недавно появилось в поправках, внесенных **Минтрансом** к законопроекту об ответственности инвесторов за развитие портов, уже принятому в первом чтении.

По словам **А. Белоусова**, все юридические вопросы, связанные с возможностью заключения таких договоров, должны быть решены в первом полугодии, а до конца года нужно постараться перейти на эту систему в пилотном режиме: «Это очень важная работа, она позволит перейти на качественно новый уровень планирования перевозок». О необходимости заключения таких договоров также упомянул **глава Минтранса Виталий Савельев**, участвующий в заседании правления.

То, что тарифный вопрос в 2021 году должен стать одним из главных для холдинга (и очевидно станет одним из самых дискуссионных) считает и заместитель главы ФАС России Петр Иванов. Он отметил, что ФАС совместно с Минэкономразвития продолжит работу над новой моделью государственного тарифного регулирования.

В ведомстве заявили о необходимости применения долгосрочной тарифной политики в период после 2025 года. Использование такого подхода к тарифам на железнодорожную перевозку гарантирует предсказуемость изменения затрат и создает предпосылки для инвестиций в базовые отрасли промышленности и смежные виды транспорта.

Кстати, ранее в ФАС заявляли, что не разделяют позицию РЖД об убыточности перевозок угля. Более того, согласно проведенному службой анализу, перевозки угольной продукции как в целом, так и в экспортном сегменте являются прибыльными с точки зрения формирования маржинальной прибыли, участвующей в покрытии постоянных расходов, но ниже средней полной себестоимости. И при принятии решений о пересмотре тарифов необходимо учитывать и конкурентоспособность российской угольной продукции на внешнеторговых рынках.

Кроме того, ФАС сейчас предлагает стимулировать перевозки угля в морские порты, отвечающие современным требованиям к безопасности и экологии, за счет пересмотра скидок на транспортировку угля в направлении «грязных» портов. Объем безопасной перевалки угля по каждому порту должен определить Росприроднадзор, считают в ведомстве.

Судя по всему, у 2021 года есть все шансы стать годом выработки новых тарифных решений, и принимать активное участие в такой дискуссии готовы и регуляторы, и перевозчик, главное – чтобы интересы клиентов не оказались на периферии принятия решений и декларируемая сейчас холдингом политика открытости и клиентоориентированности действительно реализовывалась им на практике.

<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments/rabota-rzhd-v-2020-godu-novye-vyzovy-i-starye-problemy-/>

На ту же тему:

<https://gudok.ru/news/?ID=1554024>

ГУДОК; 2021.02.19; ДМИТРИЙ ЧЕРНЫШЕНКО: РЖД – ЛИДЕР ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ В СТРАНЕ

Заместитель **председателя Правительства России**, выступая на итоговом заседании правления компании, оценил ее роль в цифровой трансформации и импортозамещении. Значение ОАО «РЖД» для цифровой трансформации, которую мы курируем в правительстве, очень велико, компания задает тренды, движение в области цифровой экономики многим другим компаниям. Об этом заявил заместитель председателя Правительства Российской Федерации Дмитрий Чернышенко, выступая на итоговом за 2020 год заседании правления ОАО «РЖД».

В частности, он отметил значение РЖД в части импортозамещения программного обеспечения, вклад компании в развитие квантовых коммуникаций. «Компания «РЖД» является здесь абсолютным лидером и тестирует эту технологию и, конечно, искусственный интеллект, и микропроцессорные системы управления», – сказал Дмитрий Чернышенко.

«В рамках импортозамещения достигнуты действительно большие успехи и реализованы пилотные проекты по созданию систем бизнес-анализа и управления данными, к которым суммарно уже подключено более 20 тыс. пользователей», – добавил заместитель председателя правительства.

По его словам, согласно поручению президента, вложения в российские IT-решения должны увеличиваться на уровне 15% в год. «РЖД, как лидер наших российских процессов цифровой трансформации и импортозамещения среди госкомпаний, обеспечивают все условия для безопасной, конкурентоспособной и устойчивой экономики и сейчас, и в будущем. И наша ключевая задача в том, чтобы усилить эту работу и также ускориться по всем направлениям в реализации стратегии цифровой трансформации ОАО «РЖД», – подытожил он.

Сегодня правление ОАО «Российские железные дороги» проводит свое итоговое за 2020 год заседание. Помимо обсуждения результатов работы за прошлый год, на нем ставятся задачи на начавшийся год.

Мероприятие началось с церемонии открытия движения по новому мосту через реку Ахтубу на 1485 км участка Аксайская – Трусово Приволжской железной дороги. Участники заседания приняли в нем участие дистанционно – по видеосвязи.

В первой части заседания выступили члены совета директоров ОАО «РЖД»: первый заместитель председателя Правительства РФ Андрей Белоусов и заместитель председателя Правительства РФ Дмитрий Чернышенко, генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозеров, а также заместитель председателя совета федерации Федерального Собрания РФ Николай Журавлев, министр транспорта Виталий Савельев.

<https://gudok.ru/news/?ID=1554026>

ТАСС; 2021.02.19; МИНТРАНС ПРЕДЛАГАЕТ ПЕРЕЙТИ К НОВОЙ ТАРИФНОЙ ПОЛИТИКЕ В СФЕРЕ ГРУЗОВЫХ Ж/Д ПЕРЕВОЗОК

Минтранс РФ считает, что необходимо создать новую тарифную политику для грузовых железнодорожных перевозок. Об этом глава министерства Виталий Савельев сообщил в ходе итогового заседания правления РЖД за 2020 год.

«Совершенно очевидно, что давно назрела необходимость разработки и применения принципиально новой тарифной политики на грузовые железнодорожные перевозки, которая не будет давать искаженных ценовых сигналов рынку. Она позволит видеть экономику перевозки на конкретных маршрутах, минимизирует перекрестное субсидирование перевозок дешевых грузов за счет высокостоймых», – сказал он.

В 2020 году РЖД предложили изменить принятые в 2017 году долгосрочные тарифные решения, в том числе провести в 2021 году дополнительную индексацию тарифов на порожний пробег вагонов и перевозку грузов в контейнерах. Предложения компании вызвали бурную реакцию участников рынка, против которых выступили, в том числе железнодорожные операторы и металлурги. В результате правительство решило сохранить параметры долгосрочной тарифной политики РЖД на 2021 год и отказаться от дополнительной индексации грузовых тарифов. Таким образом, повышение тарифов на железнодорожные перевозки в пределах лимита, который определен принципом «инфляция минус 0,1%», составило 3,7%.

РЖД в 2021 году предложат участникам рынка ряд тарифных решений, которые могут вступить в силу уже в 2022 году, среди них – дополнительная индексация перевозок контейнеров и антрацита, сообщил в начале 2021 года заместитель генерального директора компании Алексей Шило.

<https://tass.ru/ekonomika/10739881>

На ту же тему:

<https://iz.ru/1126953/2021-02-19/v-mintranse-zaiavili-o-neobkhodimosti-obnovleniia-tarifov-na-gruzovye-zhd-perevozki>

<https://www.pnp.ru/social/v-mintranse-predlozhili-pereyti-k-novoy-tarifnoy-politike-v-sfere-gruzovykh-zhd-perevozok.html>

[Ведомости \(vedomosti.ru\), Москва, 19 февраля 2021, Минтранс предложил перейти к новой тарифной политике грузовых ж/д перевозок](#)

[Газета.Ru, Москва, 19 февраля 2021, Минтранс предлагает перейти к новой тарифной политике для грузовых ж/д перевозок](#)

[РЖД-Партнер \(rzd-partner.ru\), Санкт-Петербург, 19 февраля 2021, Минтранс предлагает перейти к новой тарифной политике в сфере грузовых ж/д перевозок](#)

[ИА Regnum, Москва, 19 февраля 2021, Минтранс РФ видит необходимость смены тарифной политики в сфере перевозок](#)

ПРАЙМ; 2021.02.19; МИНТРАНС РФ ЗА СОЗДАНИЕ ОПОРНОЙ СЕТИ Ж/Д И СИНХРОНИЗАЦИЮ ЕЕ С ДРУГИМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА

Надо сформировать опорную сеть железных дорог с приоритетами развития до 2035 года и синхронизировать ее с опорными сетями других видов транспорта, сообщил **министр транспорта РФ Виталий Савельев** на итоговом заседании правления **РЖД**.

Заседание правления **РЖД** по итогам 2020 года проходит в пятницу.

«Необходимо сформировать опорную сеть железных дорог, определив на горизонте до 2035 года приоритеты развития железнодорожного транспорта, и синхронизировать ее с опорными сетями других видов транспорта», – сообщил Савельев.

Это позволит связать в единую систему основные центры регионального развития, обеспечивающие большую часть перевозок грузов и пассажиров.

ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2021.02.20; ИМЕНА ДОРОЖЕ ДЕНЕГ: АВИАКОМПАНИИ ХОТЯТ ОБЯЗАТЬ БЕСПЛАТНО ВНОСИТЬ ПРАВКИ В БИЛЕТЫ; ЕЖЕГОДНО БОЛЬШЕ 100 ТЫС. РОССИЯН ДОПУСКАЮТ ОШИБКИ ПРИ ПОКУПКЕ ПРОЕЗДНЫХ ДОКУМЕНТОВ

Общественники предложили обязать авиаперевозчиков бесплатно вносить до двух правок в билет на внутренних рейсах, как это сделано на железнодорожном транспорте. Это следует из письма председателя Общероссийского объединения пассажиров (ООП) Ильи Зотова **министру транспорта Виталию Савельеву** (есть у «Известий»). В ведомстве подтвердили получение обращения. По оценке ООП, ежегодно больше 100 тыс. пассажиров допускают ошибки при покупке авиабилетов. За правки перевозчики требуют от 500 рублей до 100% стоимости перелета.

Ближе к ж/д

ОПП попросило **Минтранс** обязать перевозчиков бесплатно вносить до двух правок в авиабилет на внутренних рейсах. Речь о корректировке не более одной буквы в фамилии и не более одной цифры в номере паспорта, следует из обращения председателя ООП Ильи Зотова к **министру транспорта Виталию Савельеву** (есть в распоряжении «Известий»). Представитель **Минтранса** подтвердил «Известиям» получение письма, но отметил, что ведомство еще не успело ознакомиться с предложением.

Ural Airlines («Уральские авиалинии») и Nordwind Airlines поддерживают инициативу, сообщили «Известиям» представители компаний. В **пресс-службе** «Аэрофлота» заявили, что предложение заслуживает внимания, но отметили: необходимо крайне осторожно отнестись к вопросу проверки достоверности данных при их замене. Там добавили, что ошибаются пассажиры относительно нечасто, компания фиксирует не больше 10 тыс. таких случаев в год.

Инициатива направлена на уравнивание прав пассажиров воздушного и железнодорожного транспорта на внутренних рейсах, указано в письме ООП. Организация предложила внести изменения в федеральные авиационные правила, которые должны стать основой для решения спорных ситуаций, возникающих между пассажирами и авиакомпаниями.

Предложение с высокой долей вероятности может быть поддержано, потому что реализация меры не повлечет расходных обязательств бюджета, отметил Илья Зотов в разговоре с «Известиями». В общем объеме пассажиров с ошибками и опечатками сталкиваются не более 1% на рейсе, добавил эксперт. По подсчетам ОПП, ежегодно такая проблема касается больше 100 тыс. покупателей авиабилетов. Компании требуют за любые правки от 500 рублей до полной стоимости перелета, указали в ООП.

Разный подход

Сейчас в России некоторые авиакомпании предоставляют пассажирам возможность внести изменения в авиабилет без доплаты, а некоторые за любую правку взимают деньги. Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) рекомендует перевозчикам разрешать пассажирам бесплатно исправлять до трех ошибок, не меняющих сути фамилии и имени.

Nordwind и «Аэрофлот» бесплатно корректируют дату рождения и номер документа. Изменение имени и фамилии пассажира они осуществляют за дополнительную плату. Компания Utair взимает плату за любое внесение изменений в авиабилет, говорится на ее официальном сайте. Лоукостер «Победа» берет плату за изменение фамилии и имени. При этом внесение правок в паспортные данные для пассажира перевозчика также платное из-за необходимости обращения в колл-центр, минута звонка в который стоит 60 рублей.

S7 Airlines на своем сайте сообщает, что в случае ошибок в имени и фамилии пассажир на российских рейсах будет допущен к полету. При этом опечатки – не больше трех – в имени, фамилии не должны исказить их звучание. Если ошибки в имени и фамилии серьезнее, компания просит сообщить ей до вылета в чате на сайте или в мобильном приложении. В авиабилетах на международных рейсах написание имени и фамилии должно на 100% совпадать с тем, как они указаны в паспорте, и опечатки тут не допускаются.

Меньше ошибок

Количество ошибок в последнее время значительно сократилось среди часто летающих пассажиров, допустил ведущий эксперт Центра экономики транспорта ВШЭ Андрей Крамаренко. По его словам, сегодня у многих российских авиакомпаний данные пассажира при покупке авиабилета автоматически подгружаются из его личного кабинета. Фамилия, имя и дата рождения являются уникальными идентификаторами пассажиров, объяснил эксперт. Задача идентификации – исключить переоформление авиабилета на другого пассажира, то есть чтобы вместо одного человека не улетел другой. Однако некоторые российские авиакомпании путают идентификацию пассажира с попыткой на нем заработать, добавил эксперт.

– Серия и номер паспорта в гражданской авиации, как ни странно, не являются идентификаторами пассажира. Они собираются для **Минтранса**, – уточнил он.

По словам эксперта, перевозчик не вправе отказывать пассажиру в смене серии и номера паспорта, потому что сбор корректных паспортных данных гражданина является обязанностью авиакомпании, установленной нормативно-правовыми актами.

Согласно Воздушному кодексу, отказ пассажира оплатить размещение актуальных данных о своем документе не является причиной для отказа авиакомпании в его перевозке, уточнил эксперт. Их изменение для авиакомпании ничего не стоит, особенно в ходе онлайн-регистрации, пояснил Андрей Крамаренко.

<https://iz.ru/1127223/maksim-talavrinov/imena-dorozhe-deneg-aviakompanii-khotiat-obiazat-besplatno-vnosit-pravki-v-bilety>

КОММЕРСАНТЪ; 2021.02.20; ШЛЮЗ РАЗРУБИТ ГОРДИЕВ УЗЕЛ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА О РЕШЕНИИ ПРОБЛЕМ СУДОХОДСТВА В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ

В начале недели на совещании у вице-преьера Марата Хуснуллина было принято решение построить дополнительную камеру шлюза в Городце для решения проблем судоходства. Об этом рассказал в Совете федерации замглавы Минтранса Александр Пошивай. «Это не решает те задачи, которое решало строительство Нижегородского гидроузла, но все же это решение проблемы разделения Волги на две части», – отметил он.

Строительство Нижегородского гидроузла, который был призван устранить обмеление на 40-километровом участке Волги в районе Городца, забуксовало из-за отрицательной позиции жителей Балахны, которых беспокоило потенциальное подтопление территорий, и политических пертурбаций в регионе. Проект неоднократно переносился, а деньги в размере 43,5 млрд руб. были перераспределены на другие мероприятия с обещанием дать их в будущем.

По словам источников “Ъ”, в ценах 2020 года строительство гидроузла могло обойтись в 75–80 млрд руб. с учетом затрат на экологию. В современных реалиях рассчитывать на выделение таких сумм крайне сложно. Нижегородская область предлагала построить третью нитку шлюзов, но категорически против был Росморречфлот, считающий, что это не решит проблему. Теперь, вроде бы, найден компромиссный вариант. Объемы финансирования и сроки мероприятий пока не определены, в отрасли ждут выхода протокола. Собеседники “Ъ” полагают, что строительство дополнительного шлюза может обойтись в 10–15 млрд руб., еще 5–6 млрд руб. потребуется на дноуглубление. Источники «Ъ-Приволжье» оценивают проект дороже – примерно в 35 млрд руб. Нужно закладывать год на проектирование, еще года два-три будет идти строительство, считают собеседники “Ъ”, – есть надежда закончить к 2025 году.

В отрасли на найденное решение смотрят неоднозначно. Ряд собеседников “Ъ” считает, что строительство дополнительной камеры шлюза не решит окончательно проблему обмеления Волги и потерь судоходных компаний из-за недогруза. Пессимисты ожидают серьезных просадок уровня воды: тогда для обеспечения гарантированных глубин потребуется ежегодное масштабное дноуглубление, рамки которого ограничиваются нерестом рыбы, и выделение дополнительных средств и техники. Бытует и противоположное мнение: серьезных просадок не будет.

Больших денег на решение проблемы обмеления государство не найдет, а решать проблему надо: для судоходных компаний, которые не могут грузить на полную осадку 3,6 м, потеря даже одного сантиметра – это 20 тонн грузоподъемности. «Надо уже хоть что-то делать, пусть это поможет на ближайшие 10, или 20, или 30 лет, а как дальше – видно будет», – сокрушается один из моих источников. И так уже много повидавшим водникам остается лишь уповать на поговорку, что «у речного бога всего много».

<https://www.kommersant.ru/doc/4693517>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА, ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2021.02.20; ПРОМЫШЛЕННЫЕ ПУТИ ПРИШЛИСЬ НЕ КО ДВОРАМ;

МЕТАЛЛУРГИ ПРЕДЛАГАЮТ ОПТИМИЗИРОВАТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПОСТАВКИ

Металлурги считают, что причина потери металлургических грузов железной дорогой – в неэффективной работе не входящих в структуру ОАО РЖД предприятий промышленного железнодорожного транспорта (ППЖТ), которые не могут обеспечить нужную скорость и надежность доставки. НЛМК предложил вообще вывести ППЖТ из цепочки железнодорожных поставок и работать с клиентами через грузовые дворы ОАО РЖД. Но в ППЖТ отмечают, что такое переформатирование потребует больших расходов, а причина неритмичности работы путей необщего пользования – в срыве сроков клиентами. НЛМК Владимира Лисина предложил сократить отток металлургических грузов с железной дороги на автотранспорт за счет обхода зоны ответственности предприятий промышленного железнодорожного транспорта (ППЖТ, не входят в структуру ОАО РЖД). Как сообщил 19 февраля на итоговом заседании правления ОАО РЖД вице-президент НЛМК по логистике Сергей Лихарев, комбинат закончил масштабную реконструкцию основных производственных объектов, которая могла бы принести железной дороге более 1 млн тонн грузов третьего, наиболее дорогого тарифного класса. Но часть этих грузов уйдет на автотранспорт, потому что железная дорога не может дать клиентам комбината необходимую скорость и стабильность доставки.

Анализ НЛМК показал, что основные проблемы на стороне не ОАО РЖД, а ППЖТ, которые работают по пять дней в неделю, зачастую не располагают достаточным парком маневровых локомотивов и обеспечивают низкую скорость движения, а стоимость услуг порой «монополистическая».

Оптимальным способом решения этой проблемы Сергей Лихарев считает переход на работу через грузовые дворы ОАО РЖД, минуя ППЖТ. В такой конструкции ОАО РЖД обеспечивает доставку на грузовой двор, который заказывает автотранспорт, обслуживающий «последнюю милю». Эффективность такого решения обеспечивается шириной охвата сети грузовых дворов: их 800, и большинство клиентов находятся в радиусе 15 км от них.

Господин Лихарев пояснил “Ъ”, что речь не идет о подъездных путях к НЛМК или другим крупным меткомбинатам: они, как правило, находятся в собственности у предприятий и обслуживаются их подразделениями. Речь идет о тех ППЖТ, которые обслуживают клиентов. Он отметил, что организация логистики предложенным способом не выведет цепочку поставок из-под контроля ОАО РЖД: в ней просто появится автомобильное плечо. Реализация этого предложения, говорит господин Лихарев, «если не решит полностью проблему оттока грузов на автотранспорт, то в значительной степени поможет решить». Он также пояснил, что сходная проблема существует у НЛМК при работе с предприятиями вторчермета и обслуживающими их ППЖТ, однако в этой ситуации подобное решение неприменимо и нужно отлаживать работу самих ППЖТ.

Глава ОАО РЖД Олег Белозеров отнесся к предложению НЛМК благосклонно и заявил, что этой теме в этом году нужно уделить особое внимание.

Металлурги постепенно увеличивают перевозки грузов автотранспортом, в 2019 году тот же НЛМК заявлял, что к 2022 году нарастит долю авто в поставках плоского проката с 4% до 22% (см. “Ъ” от 12 ноября 2019 года). По итогам 2020 года погрузка черных металлов на сети ОАО РЖД сократилась на 10%, до 66,4 млн тонн.

На железнодорожных путях необщего пользования, суммарная протяженность которых составляет около 100 тыс. км, обрабатывается порядка 2 млрд тонн грузов в год, сообщало СРО «Промжелдортранс» (объединяет ППЖТ). Более 50% ППЖТ – предприятия малого и среднего бизнеса.

График работы ППЖТ зависит от договорных отношений и ритмичности работы между клиентами и ОАО РЖД, ППЖТ всегда подстраивается под требования договорных отношений, говорит исполнительный директор «Промжелдортранса» Александр

Маняхин. «Основной проблемой нарушения ритмичности обработки грузов на путях необщего пользования, которая в том числе является причиной оттока грузов на автотранспорт, является нарушение нормативных сроков со стороны клиентов», – говорит он, отмечая, что ППЖТ обладают достаточным парком исправных локомотивов, а стоимость услуг ППЖТ подлежит госрегулированию. По его мнению, организация перевозок только через грузовые дворы ОАО РЖД экономически нецелесообразна, так как требует значительных затрат на инфраструктуру: большинство грузовых дворов не примыкает напрямую к инфраструктуре обслуживаемых предприятий.

Улучшить ситуацию поможет только повышение эффективности взаимодействия участников перевозочного процесса, уверен господин Маняхин.

Источник в крупной металлургической компании поддерживает предложение НЛМК: по его мнению, в таком случае «возникнет конкуренция ОАО РЖД с ППЖТ, что положительно скажется на отрасли».

<https://www.kommersant.ru/doc/4701948>

КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ; 2021.02.20; БОДАЙБОДАНИЯ; ИНВЕСТОРЫ НАЧАЛИ БОРЬБУ ЗА ПРАВО СТРОИТЬ ГЕНЕРАЦИЮ ДЛЯ БАМА

Начал формироваться пул потенциальных участников конкурса на строительство новой электростанции мощностью 456 МВт, необходимой для энергоснабжения Восточного полигона. Среди них – «Интер РАО» с проектом строительства газовой ТЭЦ, СУЭК с угольной ТЭС и уже известный проект Еп+ по сооружению Тельмамской ГЭС. Предварительная стоимость проекта оценивается в 64,9 млрд руб., что, по мнению аналитиков, является «очень щедрым ценником».

Конкурс по строительству новой генерации на северобайкальском участке БАМа может привлечь широкий пул инвесторов. По данным “Ъ”, помимо уже известного участника – Еп+, предложившей построить Тельмамскую ГЭС на реке Мамакан мощностью 450 МВт (см. “Ъ” от 20 августа 2020 года), на конкурс могут заявиться СУЭК Андрея Мельниченко с проектом угольной ТЭС и «Интер РАО» с проектом газовой ТЭЦ, утверждают источники “Ъ”.

Инвестора строительства объекта энергоснабжения в Пеледуде Бодайбинского района Иркутской области определяют на технологически нейтральном аукционе – то есть объект может быть построен на основе любого источника энергии, в том числе зеленой, или вообще быть электросетевым.

По словам одного из источников “Ъ”, конкуренция, вероятно, будет вестись по наименьшей стоимости киловатт-часа выработки за жизненный цикл (LCOE), мощность ТЭС может составить 456 МВт, стоимость – 64,9 млрд руб.

Новая генерация и сети нужны для энергоснабжения расширенных участков БАМа и Транссиба до пропускной способности в 180 млн тонн к 2024 году. Для энергоснабжения второй очереди Восточного полигона «РусГидро» модернизирует два блока (по 215 МВт) на Нерюнгринской ГРЭС (предварительная стоимость – 55 млрд руб.) и увеличит мощность Партизанской ГРЭС на 280 МВт примерно за 26,8 млрд руб., кроме того, СУЭК должна увеличить загрузку Приморской ГРЭС за примерно 14,89 млрд руб.

Конкурс должен пройти в 2021 году, но в Минэнерго конкретных сроков его проведения не называют, уточняя лишь, что решение о дате будет приниматься после определения правил. Потенциальных участников там тоже не раскрывают. В «Интер РАО» сообщили, что рассматривают варианты возможного участия, в СУЭК “Ъ” традиционно не ответили. В интервью “Ъ” от 3 февраля глава «Газпром энергохолдинга» Денис Федоров заявлял, что компания может принять участие в отборе, если «экономические условия проекта будут отвечать инвестиционным требованиям ГЭХа».

Мощность проекта СУЭК по строительству угольной генерации, по словам источников “Ъ”, может превысить выставляемую на отбор, в ином случае он будет «менее

экономически выгоден» для компании. При этом его стоимость, вероятно, будет выше закладываемой в конкурс.

Что касается газовой ТЭЦ «Интер РАО», то пока в Пеледуде нет готовой газовой инфраструктуры, но в относительной близости находятся Талаканское, Северо-Талаканское нефтегазоконденсатные месторождения, Верхнепеледудское газоконденсатное месторождение «Сургутнефтегаза». От границ Талаканского месторождения до поселка Пеледуды около 100 км, отмечает аналитик по газу Центра энергетики МШУ «Сколково» Сергей Капитонов, и в целом в районе есть энергетическая и транспортная инфраструктура, поэтому сложностей с подключением возникнуть не должно. По его оценке, для ТЭС мощностью 456 МВт нужен газопровод мощностью до 1 млрд кубометров в год, но подключение должно идти по двум независимым ниткам.

По оценке Владимира Скляра из «ВТБ Капитала», в предложенных рамках будущая мощность ограничена ценником в \$1,9 тыс. за кВт.

«Это очень щедрый ценник», – полагает аналитик: в такие рамки укладываются практически все распространенные технологии – ПГУ, паровые турбины, ПГУ на сжиженном газе, угольные мощности последнего поколения и даже гидромощности при разумном подходе к стоимости плотины. Станцию такой мощности по технологии ПГУ можно реализовать с общей ценой в 25–30 млрд руб. без учета инвестиций в расширение сетевой инфраструктуры, считает он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4701930>

КОММЕРСАНТЪ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2021.02.20; У СЕМИ БЕНЕФИЦИАРОВ ДОЧКА БЕЗ ЗАКУПОК; МИНФИН УЖЕСТОЧАЕТ ДЕОФШОРИЗАЦИЮ ГОСЗАКАЗА

Минфин намерен ужесточить нормы о деофшоризации закупок государства в законе о контрактной системе (ФЗ-44) – для этого действующий запрет на участие в госзакупках офшоров предлагается масштабировать на их «дочек», зарегистрированных в РФ. Новый этап деофшоризации, вероятно, связан с накоплением у правительства данных о связях компаний с офшорами и неэффективностью ограниченного запрета на сделки с ними. Эксперты шаг поддерживают, но больших изменений не ждут из-за сохранения возможностей обхода запретов.

Минфин подготовил поправки к закону о контрактной системе (ФЗ-44) о продолжении деофшоризации госзакупок. Для этого предлагается ввести запрет на участие в госзаказе компаний, которые имеют в составе участников или учредителей офшорные компании, а также их выгодоприобретателей, следует из опубликованного на regulation.gov.ru законопроекта. При этом к заявке на участие в госзакупке необходимо будет прикладывать декларацию о соответствии такому требованию.

Напомним, что деофшоризации российской экономики **Владимир Путин** требовал еще в 2013 году. В рамках госзаказа инициативы для решения проблемы готовили законодатели, предлагавшие допускать к закупкам только российские юрлица (оставив неразрешенным вопрос о принадлежности бенефициаров и владельцев таких компаний). С 2015 года по инициативе курировавшего тогда госзакупки Минэкономки был введен запрет на сделки государства с офшорными компаниями.

С тех пор офшорные компании не могут самостоятельно участвовать в закупках. «Более того, они даже не могут зайти в ЕИС, поскольку включен технический блок», – поясняют в Минфине.

Расширение запрета связано с «рисками сокрытия доходов российских организаций, принадлежащих офшорным компаниям, отмывания денежных средств, а также с невозможностью проследить уплату налогов», – указывают авторы поправок. Оценить же объем контрактов, которые сейчас заключаются с «дочками» офшорных компаний, невозможно, поскольку «нет возможности определить, у кого какая доля в компании на

текущий момент», добавляют в ведомстве: «Такая информация, например по АО, учитывается только в реестре акционеров, который в свою очередь находится у держателя такого реестра».

Отметим, что новый этап деофшоризации, вероятно, связан с консолидацией государством данных о бизнесе и его бенефициарах. Речь идет об обязанности российских юрлиц с 2015 года подавать информацию в ФНС о контролируемых иностранных компаниях (при доле юрлица в ней более 25%) для налогообложения прибыли на территории РФ. За несколько лет это позволило собрать данные о российских бенефициарах офшоров, что и сделало возможной проверку поставщиков по госзаказу.

С другой стороны, несмотря на запрет на закупки у офшоров, число коррупционных скандалов с выводом госсредств за рубеж не сокращается, что связано с простотой обхода запрета – в частности, за счет регистрации дочерних компаний в РФ.

Однако, по словам экспертов, и новая инициатива Минфина полностью проблему не решит. Партнер «Кульков, Колотилов и партнеры» Олег Колотилов отмечает, что «поскольку поправки Минфина содержат запрет только на прямое участие и он не распространится на «внучек» офшорных компаний, обойти ограничение не составит труда». Что касается нормы о выгодоприобретателях, некорпоративную связь доказать достаточно сложно – например, если договор или траст заключен с подставным физлицом. «Проект Минфина ограничит офшорные закупки, насколько это возможно в рамках нормативно-правового регулирования, однако серьезного эффекта ждать не стоит», – указывает и замглавы Института государственного и муниципального управления ВШЭ Константин Головщинский. Эксперт отмечает, что проект скорее увеличит издержки офшорных компаний на обход запрета. Дальнейшее же развитие деофшоризации должно быть связано именно с наполнением базы данных о таких компаниях и доказыванием связей между ними и российскими юрлицами.

<https://www.kommersant.ru/doc/4701995>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; НАТАЛЬЯ КОРОТЧЕНКО; 2021.02.20; ПРОБИЛИ ПРОБКУ; В АСТРАХАНСКОЙ ОБЛАСТИ ОТКРЫЛИ ДВИЖЕНИЕ ПО НОВОМУ МОСТУ ЧЕРЕЗ АХТУБУ

Новый железнодорожный мост через реку Ахтуба протяженностью полкилометра и стоимостью более 3 миллиардов рублей запустили 19 февраля в Астраханской области. С его открытием в два раза выросла пропускная способность железнодорожной линии, являющейся одним из ключевых пунктов транспортного коридора Север – Юг, объединяющего Сибирь и Москву с портами Юга России: Каспия, Азова и Черноморья.

Первым над Ахтубой по новому мосту проходит тяжелый товарный состав: 40 вагонов, груженных 3,6 тысячами тонн минеральных удобрений, держат курс из Казахстана в Белореченск Туапсинского района. Испытание на прочность пройдено, и идущий навстречу товарняк, будто ликуя, приветствует собрата гудком.

Как сообщили в службе корпоративных коммуникаций Приволжской железной дороги, старый однопутный мост через Ахтубу, построенный 85 лет назад, не был рассчитан на современные нагрузки, поэтому приняли решение строить новый. Подготовка началась еще 10 лет назад, к работам приступили в 2017 году. Этот участок был одним из самых узких мест, который сдерживал развитие дороги. Новый мост позволит увеличить грузопоток с 75 пар пассажирских и грузовых составов в сутки до 153.

– Сложно было работать в природных условиях: весной паводковые воды затопляли все вокруг, а с казахских степей дул назарбай – холодный ветер с порывами до 25 метров в секунду, – рассказал об особенностях работ гендиректор строительной компании Михаил Савочкин. Но стройка не останавливалась и в карантин.

Детали нового моста везли с Чеховского завода металлоконструкций и собирали на месте. Конструкцию держат 134 полутораметровые сваи с более чем 30-метровой глубины, основание укрепили 15 тысячами кубометров бетона.

«Теперь 100 лет простоит!» – уверяют строители. Пропускная способность моста -12 тысяч тонн в сутки, скорость движения – до 100 км/ч, этого достаточно, чтобы обеспечить рост грузопотока до 20 млн тонн в год.

Сейчас через Астрахань в южные порты везут нефть, стройматериалы, зерно, продукты, в 2020 году объемы перевозок на астраханском участке Приволжской железной дороги составили 8,7 млн тонн.

<https://rg.ru/2021/02/19/reg-ufo/v-astrahanskoj-oblasti-otkryli-dvizhenie-po-novomu-mostu-cherez-ah tubu.html>

ВЕСТИ ПЕНЗА; 2021.02.19; ГУБЕРНАТОР ОБСУДИЛ С ГЛАВОЙ РОСАВИАЦИИ РЕКОНСТРУКЦИЮ ПЕНЗЕНСКОГО АЭРОПОРТА

Губернатор Пензенской области Иван Белозерцев и руководитель **федерального агентства воздушного транспорта Александр Нерадько** провели деловую встречу в Москве 19 февраля. Стороны обсудили реконструкцию регионального аэропорта.

«Пензенская область развивается, все больше людей пользуются воздушным транспортом, но, к сожалению, наш аэровокзал уже не удовлетворяет современным требованиям. Мы ведем работу по проекту его модернизации», – цитирует облправительство главу региона.

Глава **Росавиации** поддержал инициативу губернатора по развитию аэропорта. По итогам встречи стороны договорились о совместной проработке проекта его реконструкции.

<https://russia58.tv/news/464486/>

1 КАНАЛ; 2021.02.19 18:25; В АСТРАХАНСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАПУСТИЛИ ДВИЖЕНИЕ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ МОСТУ ЧЕРЕЗ РЕКУ АХТУБА

ВЕДУЩАЯ: Это вечерние новости, и мы продолжаем. В Астраханской области сегодня запустили движение по железнодорожному мосту через реку Ахтуба. Важный объект для всей страны. По этому участку из регионов Поволжья, Урала, Сибири идут самые разные грузы – от соли до нефти. И теперь объем грузоперевозок увеличится в разы. Репортаж Евгения Лямина.

КОР.: Все готово к открытию. Железнодорожный состав, как бы сказали раньше, стоит «под парами» – в ожидании. Москва и Астраханская область на связи. Телемост. Глава «РЖД» **Олег Белозеров** дает команду: на старт.

Олег БЕЛОЗЕРОВ, гендиректор – председатель правления **компания «Российские железные дороги»:** Движение открыть разрешаю.

КОР.: Длина нового моста почти полкилометра. Его возвели в рамках комплексной реконструкции участка Трубная – Верхний Баскунчак – Аксарайская. Старый мост довоенной постройки, 1936 года. Конечно, не рассчитан на современный трафик и нагрузки.

Новый позволит увеличить грузопоток до 20 миллион тонн в год. По этой важнейшей артерии идут самые разнообразные грузы, в том числе нефтепродукты, стройматериалы, зерно, лес, черные металлы, соль. С открытием моста возрастут объемы грузоперевозок из регионов Поволжья, Урала, Сибири в направлении наших южных портов.

Олег БЕЛОЗЕРОВ, гендиректор – председатель правления **компания «Российские железные дороги»:** Новый железнодорожный переход через реку Ахтуба участка Аксарайская – Трусово, является одним из ключевых объектов в решении задачи увеличения пропускной способности в направлении портов Азово-Черноморского бассейна. С его вводом ликвидируется последний лимитирующий однопутный участок от

Баскунчака до Астрахани. И создаются условия для организации тяжеловесного движения.

КОР.: Расчетная нагрузка, говорят строители: тяжеловесные поезда свыше восьми тысяч тонн. Кроме того, этот мост позволит увеличить пропускную способность по транспортному коридору север – юг: в направлении на Москву и Казахстан. Запуск нового объекта РЖД – это важный вклад и в развитие Астраханской области.

Игорь БАБУШКИН, губернатор Астраханской области: Наше активное сотрудничество дает региону серьезный импульс для развития смежных отраслей. Это промышленность, строительство, сельское хозяйство, и позволяет повысить социальную стабильность.

КОР.: Сегодня говорили и о дальнейших планах развитии железнодорожной инфраструктуры.

Андрей БЕЛОУСОВ, первый заместитель **председателя правительства РФ**: Объем инвестиционной программы в 2021-24 годах превышает три триллиона рублей. Из них в 2021 году это 731,6 миллиарда рублей. Особое внимание должно быть уделено развитию провозных способностей Байкало-Амурской и Транссибирской железных магистралей, железнодорожных магистралей. Задачи по увеличению провозных способностей восточного полигона до 180 миллионов тонн в 2024 году носит безотлагательный и безусловный характер. Это серьезный вызов.

КОР.: Восточный полигон – это Байкало-Амурская и Транссибирская магистрали. В этом году должен быть завершен первый этап реконструкции и развития – участок Междуреченск – Тайшет.

Евгений ЛЯМИН, Сергей ЗОЛОТАВИН, Олег КОЛЧКОВ, Светлана ВЕДЯШКИНА. Первый канал.

https://www.1tv.ru/news/2021-02-19/401934-v_astrahanskoy_oblasti_zapustili_dvizhenie_po_zheleznodorozhnomu_mostu_cherez_reku_ah_tu_ba

<https://www.ntv.ru/novosti/2514264/>

РОССИЯ 24; 2021.02.19; ХУСНУЛЛИН: СТРОИТЕЛЬСТВО ЕКАД МОЖЕТ БЫТЬ УСКОРЕНО

Строительство Екатеринбургской кольцевой автодороги, сдача которой запланирована 2025 год, при дополнительном финансировании может быть ускорено. Об этом сообщил **вице-премьер Марат Хуснуллин** во время рабочей поездки в Екатеринбург.

По его словам, первый этап может быть сдан уже в следующем году, а второй – в 2023-м.

Общая протяженность ЕКАДа составит более 90 км. Почти 80 из них уже готовы и запущены в эксплуатацию. Дорога вокруг города объединит федеральные трассы в направлении Перми, Челябинска и Тюмени, а также важнейшие региональные направления.

«В прошлом году по поручению **президента РФ** мы дали дополнительное финансирование, 2 миллиарда рублей, и видим, что подрядчик под руководством региональных властей организовал работу, видим хороший темп и возможность закончить работу раньше срока», – сказал **вице-премьер РФ Марат Хуснуллин** в эфире телеканала «Россия 24».

<https://www.vesti.ru/auto/article/2526082>

РОССИЯ 1; 2021.02.19; В РОССИИ ЗАПРЕТИЛИ ВЫСАЖИВАТЬ ДЕТЕЙ-БЕЗБИЛЕТНИКОВ ИЗ ТРАНСПОРТА. УТРО РОССИИ

В России запретили высаживать детей-безбилетников из общественного транспорта. Такой законопроект принят Госдумой уже в третьем чтении. Создатели инициативы уверены: главным образом, эта мера позволит обеспечить безопасность детей. Дарья Тиунова – с подробностями.

<https://www.vesti.ru/video/2270470>

ВЕСТИ Н.НОВГОРОД; 2021.02.19; В МИНТРАНСЕ РОССИИ РАССМАТРИВАЮТ ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ КАМЕРЫ ШЛЮЗА ГОРОДЕЦКОГО ГИДРОУЗЛА

В правительстве страны вернулись к обсуждению путей решения проблемы судоходства на Волге

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 – сообщает «Коммерсант.Приволжье».

По мнению инициаторов нового проекта, строительство дополнительной шлюзовой камеры на городецком гидроузле не решит всех проблем с судоходством в нижнем бьефе как полноценная плотина. Однако **замминистра транспорта Александр Пошивай** на заседании «круглого стола» по приоритетным направлениям развития внутренних водных путей РФ в Совете Федерации 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.

«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**.

Ранее губернатор Нижегородской области Глеб Никитин обратился к зампреду правительства РФ Марату **Хуснуллину**, с просьбой 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://vestinn.ru/news/society/170296/>

ТАСС; 2021.02.19; ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПРОЕКТОВ КПМИ НЕОБХОДИМО НЕ ДОПУСКАТЬ УДОРОЖАНИЯ РАБОТ – БЕЛОУСОВ

При выполнении проектов **Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ)** необходимо не допускать удорожания работ. Об этом заявил первый **вице-премьер** РФ, председатель совета директоров РЖД **Андрей Белоусов** в ходе итогового заседания правления **компании** за 2020 г.

«У нас определены финансовые ресурсы на 2021, 2022, 2023 годы и, в рамках **комплексного плана модернизации инфраструктуры**, на 2024 год. Те, кто занимается проектированием, должны исходить из этих цифр. Мы не можем допустить увеличения стоимости этих работ. Мы должны четко вписаться в те финансовые рамки, которые сейчас определены в финансовой программе РЖД и комплексном плане модернизации», – сказал первый **вице-премьер**.

По его словам, объем инвестиционной программы компании в 2021-2024 годах превышает 3 трлн руб. «Из них в 2021 году это 731,6 млрд рублей», – сказал он.

Белоусов указал, что особое внимание должно быть уделено развитию провозных способностей БАМа и Транссиба.

«Задача по увеличению провозных способностей восточного полигона до 180 млн тонн в 2024 году носит безотлагательный и безусловный характер. Объем финансирования на соответствующие мероприятия с учетом развития контейнеров в 2021-2024 годах составит 778 млрд рублей, из которых в этом году – 134 млрд рублей. Это очень большие ресурсы, на 58 млрд рублей больше, чем в прошлом году», – заявил **Белоусов**, добавив, что первый этап развития магистралей должен быть завершен в текущем году. Второй этап также должен быть начат в 2021 году.

Стабильная работа пассажирского транспорта

Говоря о задачах РЖД, **Белоусов** отметил, что также важно обеспечить устойчивую работу пассажирского транспорта.

«Необходимо обеспечить устойчивую работу пассажирского комплекса и в пригородном, и в дальнем сообщении. Особенно в условиях восстанавливающегося спроса» – сказал **Белоусов**.

Белоусов сообщил, что текущем году компания ожидает роста пассажирооборота. «В этом году ожидается увеличение транспортной работы в пригородном сообщении на 12% к уровню 2019 года», – отметил первый **вице-премьер**, добавив, что в 2019 году РЖД перевезли 1,2 млрд человек, из которых более 1 млрд пришлось на пригородные перевозки.

Также **Белоусов** указал на необходимость обеспечения стабильной работы в сфере перевозок.

«Организаторы пригородного сообщения, РЖД, регионы и пригородные компании должны работать в едином ключе. Финансирование соответствующих обязательств должно выполняться в полном объеме и своевременно. При этом не должны сокращаться безальтернативные маршруты и маршруты в труднодоступные населенные пункты. Должна сохраняться поддержка для льготных категорий граждан», – отметил первый **вице-премьер**.

Необходимость ремонта путей

По словам **Белоусова**, нужно особое внимание обратить на текущее состояние железнодорожных путей.

«Нам необходимо принять особые меры для капитального ремонта. Сегодня у нас почти 24 тыс. километров пути с просроченным сроком ремонта. Недофинансирование капитального ремонта и наличие просроченного срока безусловно влияет на эффективность работы транспортного железнодорожного комплекса», – сказал он.

ПРАЙМ; 2021.02.19; ВТОРОЙ ЭТАП МОДЕРНИЗАЦИИ БАМА И ТРАНССИБА НАЧНЕТСЯ В 2021 ГОДУ – БЕЛОУСОВ

Реализация второго этапа расширения Восточного полигона, куда входят Байкало-Амурская и Транссибирская железнодорожные магистрали, начнется в 2021 году, заявил в ходе итогового заседания правления РЖД первый-вице премьер, председатель совета директоров компании **Андрей Белоусов**.

«Первый этап развития магистралей и участок Междуреченск-Тайшет должны быть завершены в текущем году. И в этом году начнем реализацию второго этапа Восточного полигона. Отмечу, что мы перейдем к более детальному и жесткому контролю мероприятий данных проектов, будем на постоянной основе проводить мониторинг показателей провозной и пропускной способности по участкам. Контролировать своевременное получение проектной документации, заключения договоров на весь цикл проектирования и строительства, финансирования и трудовые ресурсы», – сказал он.

Целью второго этапа развития Восточного полигона является увеличение пропускной и провозной способности БАМа и Транссиба до 180 миллионов тонн в 2024 году.

Белоусов также обратился к тем, кто занимается проектированием. «У нас определены финансовые ресурсы на 2021, 2022, 2023 год и в рамках **комплексного плана модернизации инфраструктуры** на 2024 год. Те, кто занимается проектированием, должны исходить из этих цифр. Мы не можем допустить увеличения стоимости этих работ. Мы должны будем четко вписаться в те финансовые рамки, которые сейчас определены финансовой программой РЖД и в комплексном плане модернизации», – сказал он.

Так, по словам **Белоусова**, объем финансирования Восточного полигона в 2021-2024 годах составит 778 миллиардов рублей, из них в текущем году – 134 миллиарда рублей.

ПРАЙМ; 2021.02.19; В СОВФЕДЕ ОБСУДЯТ ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРОЕКТЫ РЖД – ЖУРАВЛЕВ

Совфед планирует весной обсудить инвестиционные проекты ОАО «Российские железные дороги», заявил вице-спикер СФ Николай Журавлев по итогам заседания правления РЖД. «В период весенней сессии мы планируем провести в Совете Федерации парламентские слушания «О реализации Инвестиционной программы ОАО «Российские железные дороги» и развитии отрасли железнодорожного машиностроения». Надеюсь, они будут максимально насыщенными и сбалансированными», – сказал сенатор, его слова приводит **пресс-служба** палаты.

Журавлев также отметил, что рыночное размещение бессрочных облигаций ОАО «РЖД» стало новым для России инвестиционным механизмом. «В перспективе за счет развития рынка инфраструктурных облигаций можно привлекать финансовые ресурсы на строительство транспортной инфраструктуры в регионах, развивать государственно-частное партнерство», – полагает он.

Парламентарий подчеркнул, что перед железнодорожной отраслью стоят новые масштабные задачи. Дальнейшее развитие российских железных дорог, обеспечение непрерывности и надежности цепей поставок остаются в числе приоритетов государственной политики.

Для устранения имеющихся транспортных, логистических, инфраструктурных ограничений необходимо строительство новых железнодорожных путей, усиление пропускной и провозной способностей железнодорожных участков БАМа и Транссиба, ускорение строительства сетей скоростных магистралей. Большое значение имеет и формирование единой цифровой транспортно-логистической среды и развитие транзитных контейнерных перевозок через Российскую Федерацию, добавил политик.

«Эти приоритеты заложены в обновленном варианте **Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**, рассчитанного по некоторым федеральным проектам на десятилетие вперед. Отмечу, что больше половины федеральных проектов транспортной части Комплексного плана являются железнодорожными, что говорит о высокой значимости развития железнодорожного сообщения для национальной экономики», – сказал сенатор.

Парламентарий отметил, что Совет Федерации традиционно держит на контроле вопросы развития железнодорожного комплекса и «при необходимости готов оказывать поддержку в своевременной настройке отраслевого законодательства».

На ту же тему:

<https://www.pnp.ru/politics/v-sovfede-ocenili-kachestvo-raboty-rzhd.html>

ПРАЙМ; 2021.02.19; ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ В ПРИАМУРЬЕ УВЕЛИЧИЛИСЬ В 6 РАЗ С 2011 ГОДА – ГУБЕРНАТОР

Грузоперевозки в Амурской области по восточному полигону, БАМу и Транссибу с 2011 до 2020 увеличились в три раза – с 2 миллионов тонн до 6 миллионов тонн, сообщил губернатор Василий Орлов на итоговом за 2020 год заседании правления **РЖД**.

«Много говорилось сегодня про развитие восточного полигона, развитие БАМа и Транссиба. Мы ежегодно отмечаем рост грузоперевозок по этим магистралям. И грузооборот в границах Амурской области с 2011 года до 2020 в три раза – с 2 миллионов до 6 миллионов тонн», – сказал Орлов.

Губернатор также отметил, что власти региона обращают внимание на развитие населенных пунктов в зоне БАМа.

«Одна из главных проблем зоны БАМа – это значительный объем ветхого аварийного жилого фонда. Благодаря государственным программам на сегодняшний день переселено 106 тысяч квадратных метров или 2 тысячи 196 семей, но при этом еще очень большая потребность в переселении остается. Она составляет 253 тысячи квадратных метров или 4 тысячи 924 семьи», – сказал Орлов.

«Мы буквально на этой неделе озвучивали эту проблему в Совете Федерации, получили поддержку сенаторов в части увеличения финансирования этого направления. Надеюсь, нам удастся сдвинуть этот вопрос в лучшую сторону», – добавил он.

Как отметил губернатор, обсуждался вопрос заключения отдельного соглашения по строительству путепроводов и пешеходных мостов через Транссиб, а также проведение в нормативное состояние притрассовых дорог в районе БАМа.

«Я предлагаю дополнительно работать в этом направлении. Это не только безопасность и бесперебойность работы железной дороги, но и комфорт людей, которые проживают на этих территориях», – сказал Орлов.

РИА НОВОСТИ; 2021.02.19; СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАССЫ ОТ КАЗАНИ ДО ЕКАТЕРИНБУРГА МОЖЕТ БЫТЬ УСКОРЕНО

Строительство трассы от Казани до Екатеринбурга может быть ускорено и завершено раньше запланированного 2030 года, вопрос о финансировании будет вынесен в этом году на уровень правительства, заявил журналистам зампред правительства РФ **Марат Хуснуллин**.

«Мы рассматриваем различные варианты, за счет чего можно ускорить строительство, где найти дополнительные деньги. Пока это в стадии проработки, ничего конкретного сказать не могу. Но мы точно этот вопрос рассматриваем, и в течение этого года на уровень правительства будем выносить этот вопрос. Если найдем источники финансовые, я считаю, что делать это нужно обязательно. Будем докладывать председателю правительства, президенту», – сказал **Хуснуллин**.

В июле 2020 года **председатель правительства РФ Михаил Мишустин** поручил главе **Минтранса** Евгению Дитриху оперативно проработать вопросы, связанные с продлением участка трассы М-12 «Москва – Казань» до Екатеринбурга в 2030 году. **Хуснуллин** тогда отмечал, что продление трассы позволит создать полноценный коридор «Восток – Запад».

Международный транспортный маршрут «Европа – Западный Китай» (ЕЗК) – масштабный комплексный инвестиционный проект, охватывающий территории России, Казахстана и Китая. Общая протяженность по маршруту Санкт-Петербург – Москва – Казань – Оренбург – Актобе – Кызылорда – Шымкент – Алма-Ата – Урумчи – Ланьчжоу – Чжэнчжоу – Ляньюньган составляет более 8 тысяч километров. Из них 2787 километров пройдут по территории Казахстана, 3181 километр – КНР и 2192 километра – по России.

Автодорога «Москва – Казань» протяженностью 794 километра – один из участков ЕЗК, она включена в **комплексный план модернизации и расширения магистральной**

транспортной инфраструктуры РФ до 2024 года. Трасса должна вдвое сократить время в пути между городами.

<https://realty.ria.ru/20210219/trassa-1598183183.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/10742753>

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.02.19; ПОД КАЛУГОЙ ОТКРЫЛИ ДОРОГУ М-3 «УКРАИНА» – СУДИМИР – ХВАСТОВИЧИ – ТЕРЕБЕНЬ

В Калужской области по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** капитально отремонтировали дорогу М-3 «Украина» – Судимир – Хвастовичи – Терebenь. В ходе работ специалисты отремонтировали 15 км трассы в Жиздринском районе и 18 км – в Хвастовичском районе Калужской области.

Для региона дорога стала самым протяженным объектом, отремонтированным по **нацпроекту**. Здесь проходят маршруты рейсовых и школьного автобусов, автомобили скорой помощи перевозят пациентов в районные больницы и фельдшерско-акушерские пункты, грузовики транспортируют продукцию промышленных и сельскохозяйственных предприятий. Капитального ремонта дороги не было более десяти лет.

Работы выполнило ООО «Новые строительные технологии» с применением новой дорожной техники. В частности, использовались асфальтоукладчики с системами нивелирования и электронной лыжей.

«В этом году работа по реализации мероприятий **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** продолжится. Мы планируем в 2021 году отремонтировать 94 км дорог регионального значения», – уточнил руководитель регионального министерства дорожного хозяйства Михаил Голубев.

<https://национальныепроекты.пф/news/pod-kalugoy-otkryli-dorogu-m-3-ukraina-sudimir-khvastovichi-tereben>

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.02.19; В СТАВРОПОЛЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ ОДНУ ИЗ СТАРЕЙШИХ УЛИЦ

Одну из самых старых и длинных улиц Ставрополя – улицу Серова – отремонтируют в 2021 году. Работы по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** пройдут на участке от переулка Крупской до улицы Достоевского.

Этот ремонт очень важен для местных жителей: рядом находятся школа, Дом культуры, стадион, краевая инфекционная больница, а также несколько крупных жилых комплексов и дома частного сектора.

В ходе ремонта, который начнется с потеплением, подрядная организация не только приведет в нормативное состояние проезжую часть, но и обновит расположенные здесь автобусные остановки.

«При ремонте автомобильных дорог необходимо обращать внимание на состояние прилегающих к ним проездов, тротуаров и различных элементов, отвечающих за безопасность как дорожного, так и пешеходного движения. Сегодня просто обновить дорогу уже недостаточно, поэтому мы будем продолжать подходить к работам в рамках **нацпроекта комплексно**», – отметил министр дорожного хозяйства Ставропольского края Евгений Штепа.

Помимо улицы Серова в 2021 году в Ставрополе отремонтируют участок улицы Трунова (от Бурмистрова до Пригородной) и завершат ремонт дороги по улице Западный Обход.

Национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» призван сделать дороги страны более комфортными и безопасными.

<https://национальныепроекты.рф/news/v-stavropole-otremontiruyut-odnu-iz-stareyshikh-ulits-goroda>

РИА НОВОСТИ; 2021.02.19; В ТЮМЕНСКОЙ ОБЛАСТИ ОТРЕМОНТИРУЮТ 150 КМ ДОРОГ ПО НАЦПРОЕКТУ В 2021 ГОДУ

Почти 150 километров дорог и улиц планируется отремонтировать в этом году в Тюменской области по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, сообщает главное управление строительства региона.

«Запланирован ремонт 123 объектов Тюменской области общей протяженностью 149,14 километра», – говорится в сообщении.

В перечень вошли дороги регионального и местного значения в Тюмени, Тюменском районе и на территории ряда муниципальных районов.

Самый масштабный ремонт пройдет на территории Тюменского муниципального района – в перечне объектов свыше 40 населенных пунктов. Будут отремонтированы 100 улиц в деревнях, поселках и селах общей протяженностью более 54 километров.

В Тюмени ремонт пройдет на улицах Щербакова, Николая Чаплина, Амурской, Республики, подъезде к СТ «Яровское», на Московском, Тобольском и Старом Тобольском трактах.

Ремонт будет продолжен на региональных дорогах Тюмень – Криводанова, Богандинский – Червишево – Чаплык, подъезде к селу Муллаши и обходе Тюмени.

<https://ria.ru/20210219/remont-1598132778.html>

ТАСС; 2021.02.19; КАБМИН ПРОРАБАТЫВАЕТ ВОПРОС ПЕРЕВОДА ТОРГОВЛИ УГЛЕМ НА СПБМТСБ НА ПОСТОЯННУЮ ОСНОВУ

Правительство прорабатывает вопрос перевода торговли углем на Санкт-Петербургской товарно-сырьевой бирже (СПБМТСБ) на постоянную основу, что позволит повысить объективность ценообразования на уголь в стране. Об этом написал **вице-премьер** России Александр Новак в своей авторской колонке в журнале «Энергетическая политика».

«Также будем работать над совершенствованием биржевых механизмов реализации угольной продукции. В этой части рассматривается возможность организации биржевой торговли углем на Санкт-Петербургской международной товарно-сырьевой бирже на постоянной основе, что повысит объективность ценообразования на угольную продукцию», – заметил он.

В числе актуальных задач у правительства по угольной отрасли – совместная проработка Минэнерго и **Минтранс**ом вопросов оптимизации транспортной логистики и широкого использования механизмов долгосрочного тарифообразования при перевозке угля, ликвидации узких мест, увеличение пропускной способности железных дорог, ускоренное развития угольных портовых терминалов на перспективных направлениях экспорта.

<https://tass.ru/ekonomika/10741911>

РИА НОВОСТИ; 2021.02.19; МИНПРОСВЕЩЕНИЯ ПРЕДЛОЖИЛО ВВЕСТИ ЛЬГОТЫ НА СЕМЕЙНЫЕ ПУТЕВКИ И БИЛЕТЫ

Министерство просвещения РФ в рамках «Десятилетия детства» внесло предложение ввести налоговый вычет или скидки на приобретение семейных путевок, заявила директор департамента госполитики в сфере воспитания, дополнительного образования и детского отдыха Наталия Наумова.

«В рамках исполнения... плана «Десятилетия детства» мы внесли предложение в Минэкономразвития, Минфин и Ростуризм о возможности предоставления мер

государственной экономической поддержки в форме налогового вычета или скидки при приобретении семейной путевки или приобретения билетов, если семья планирует выехать на отдых всем составом», – рассказала она в ходе общественных слушаний «Условия и возможности функционирования детских лагерей летом 2021 года».

Она уточнила, что все предлагаемые министерством меры, лишь «начало большого пути», и отметила, что проблема развития детского отдыха в РФ давняя.

<https://ria.ru/20210219/lgoty-1598140590.html>

ТАСС; 2021.02.19; РОСФИНМОНИТОРИНГ ВЫЯВИЛ В СФЕРЕ ГОСОБОРОНЗАКАЗА ПРЕСТУПЛЕНИЯ НА 9 МЛРД РУБЛЕЙ

Росфинмониторинг выявил в сфере гособоронзаказе преступления на общую сумму 9 млрд рублей, доложил президенту РФ Владимиру Путину глава ведомства Юрий Чиханчин.

«К сожалению, есть и факты преступлений в гособоронзаказе. С участием наших материалов возбуждено более 120 уголовных дел, выявлен ущерб на 9 млрд [рублей], арестовано 2,4 млрд, добровольно возвращено 1,5 млрд. И сейчас совместно с ФСБ мы работаем еще по ряду схем, связанных с гособоронзаказом», – сказал он.

По словам Чиханчина, с момента запуска закона, устанавливающего контроль в системе гособоронзаказа, Росфинмониторингу совместно с Министерством обороны и правоохранительными органами удалось снизить количество фирм-«однодневок» примерно на 37%. Сократилось количество сомнительных операций примерно на 40%, а подозрительных операций в гособоронзаказе – в три раза.

«Здесь большую роль играют банки, которые определены работать с гособоронзаказом, в первую очередь Промсвязьбанк. Надо сказать, что количество операций в целом по гособоронзаказу выросло примерно в восемь раз в Промсвязьбанке, а количество клиентов – в три с лишним раза», – сказал глава ведомства.

Расследования по антикоррупционной деятельности

Росфинмониторинг провел более 5 тыс. финансовых расследований в рамках антикоррупционной деятельности, выявлено активов на 35 млрд рублей.

«С точки зрения пресечения провели более 5 тыс. финансовых расследований, [заведено] порядка 500 уголовных дел, где мы принимаем участие. Выявлено активов на 35 млрд рублей и уже возвращено активов на 38,5 млрд рублей по коррупционным делам», – сказал Чиханчин.

Глава ведомства отметил, что также проводится меры профилактического характера. Совместно с администрацией президента, антикоррупционными комиссиями в министерствах и коллегией судей Росфинмониторинг проверил более 75 тыс. государственных служащих, которые работают или планируют устроиться. Несколько сотен претендентов на государственную службу получили отвод на основании наших материалов ведомства.

Бюджетные средства

Около 2,5 трлн рублей бюджетных средств и порядка 20 тысяч подрядчиков находятся на контроле у Росфинмониторинга, доложил глава ведомства. «На сегодняшний день порядка 2,5 трлн рублей денежных средств находится на мониторинге у нас, порядка 36,5 тыс. контрактов, около 20 тыс. исполнителей и заказчиков», – сказал он.

Глава Росфинмониторинга отметил, что на текущий момент в целом запущен механизм мониторинга и контроля за расходованием бюджетных средств, и сейчас вырабатываются критерии оценки рисков исполнения контрактов – по исполнителям, по заказчикам – и механизмы минимизации этих рисков.

Также Чиханчин назвал сферы, которым Росфинмониторинг уделяет повышенное внимание. «В наибольшей зоне внимания по национальным проектам остаются дороги,

образование – у нас **комплексный план**, демография, где риски на сегодняшний день, на наш взгляд, высоки», – отметил глава ведомства.

Картельные сговоры

Помимо этого, Чиханчин отчитался об итогах работы по выявлению картельных сговоров. «Совместно с ФАС выявили примерно около 270 картельных сговоров, расторгнуто контрактов на порядка 29 млрд рублей с недобросовестными исполнителями, порядка 100 исполнителей отведены от работы с контрактами в связи с тем, что они не прошли проверок», – добавил глава Росфинмониторинга.

Чиханчин пояснил, что в наибольшей зоне внимания остаются дороги, образование, демография.

«С точки зрения автодорог. Мы сейчас работаем непосредственно с **Минтранспортом**, вырабатываем совместные риски, меры [их] минимизации. Я думаю, что этот проект в дальнейшем будем разрабатывать с другими министерствами», – отметил глава ведомства.

<https://tass.ru/ekonomika/10741673>

ТАСС; 2021.02.19; ПУТИН ПОДПИСАЛ УКАЗ О КОНТРОЛЕ СОТРУДНИКОВ ГИБДД ЗА ТЕХОСМОТРОМ АВТОМОБИЛЕЙ

Президент России Владимир Путин подписал указ о контроле и надзоре за проведением техосмотра транспортных средств. Об этом говорится в соответствующем указе, опубликованном в пятницу на официальном интернет-портале правовой информации.

«Внести в пункт 11 Положения о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел РФ <...> «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» следующие изменения: дополнить подпунктом «а» следующего содержания: осуществление государственного контроля и надзора за организацией и проведением технического осмотра транспортных средств; подпункт «г» изложить в следующей редакции: участие в порядке, определяемом правительством РФ, в техническом осмотре автобусов», – говорится в документе. Данный указ вступает в силу с 1 марта этого года.

МВД с 1 марта изменяет правила техосмотра автомобилей. С этой даты будут аннулироваться диагностические карты транспортных средств, при оформлении которых не был проведен технический осмотр, а отметка об аннулировании будет заноситься в единую автоматизированную информационную систему, которая также начнет работать с этой даты.

<https://tass.ru/obschestvo/10744221>

ТАСС; 2021.02.19; ПРАВИТЕЛЬСТВО УТВЕРДИЛО ПРАВИЛА ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ СУБСИДИЙ НА СОЗДАНИЕ СПГ-ЗАПРАВОК

Правительство РФ утвердило правила предоставления бюджетных субсидий инвесторам для создания объектов производственной и заправочной инфраструктуры сжиженного природного газа (СПГ). Соответствующие изменения в постановление о субсидиях на создание СПГ-заправок внесены постановлением правительства, подписанным премьером РФ **Михаилом Мишустиним**.

Так, документом устанавливаются правила проведения отборов проектов для предоставления субсидий и формулы для расчета размера субсидии. Кроме того, согласно постановлению, проекты, получившие субсидию, должны начать реализацию СПГ с использованием временной заправочной инфраструктуры не позднее 1 июля 2021 года, стационарные криогенные автозаправки должны быть созданы к 1 октября 2023 года.

«Результатом предоставления субсидии является создание к 1 октября 2023 года (в случае, если срок реализации комплексного проекта не изменен в соответствии с пунктом 36

настоящих правил) стационарных криогенных автозаправочных станций в количестве и местах размещения, которые соответствуют количеству и требованиям к размещению объектов заправочной инфраструктуры сжиженного природного газа вдоль автомобильных дорог общего пользования», – говорится в документе.

Отборы инвестпроектов для получения субсидий будет проводить Минэнерго. Также ведомство создаст межведомственную комиссию по развитию заправочной инфраструктуры и стимулирования спроса на СПГ для координации действий с заинтересованными федеральными органами власти.

В авторской колонке **вице-премьера** РФ Александра Новака для февральского номера журнала «Энергетическая политика» также отмечается, что росту инвестиционной привлекательности создания СПГ-заводов небольшой мощности будет способствовать и программа газификации регионов страны.

«Для активизации альтернативной газификации подготовлена программа развития малотоннажного сжиженного природного газа, которая повысит инвестиционную привлекательность строительства СПГ-заводов для газоснабжения удаленных и малонаселенных регионов. Рассчитываем, что предлагаемые меры позволят полностью перезапустить процесс газификации в новом эффективном формате», – отметил Новак.

Он напомнил, что в 2020 году Минэнерго РФ разработало дорожную карту, где определены меры по устранению существующих барьеров на пути к ускоренной газификации. В частности, предполагается создание единого оператора, который будет нести ответственность за весь процесс подведения газа к конечному потребителю, упростится сама процедура подключения. Планируется решить еще один важный вопрос – определить источники финансирования программы газификации.

<https://tass.ru/ekonomika/10743167>

ТАСС; 2021.02.19; ГЛАВА ПРИКАМЬЯ ПОРУЧИЛ УСКОРИТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО МОСТА ЧЕРЕЗ ЧУСОВУЮ

Губернатор Пермского края Дмитрий Махонин поручил компании-подрядчику строительства нового моста через реку Чусовую ускорить темпы строительства. Мост должен стать частью транспортного коридора Москва – Казань – Пермь – Ханты-Мансийск – Сургут – Томск. Из 14 мостовых опор установлено только две береговые, сообщается в пятницу на сайте краевого правительства.

«Это один из самых значимых объектов инфраструктуры, которого очень ждут. У нас существенно выросли объемы грузов предприятий севера края, развивается дачное строительство, и на мосту через Чусовую люди подолгу стоят в пробках, особенно в летний период. Поэтому, с учетом всех обстоятельств, нам нужно выработать решение, как ускорить строительство. Мы готовы корректировать условия концессионного соглашения, но сделать это нужно так, чтобы ничто не препятствовало возведению объекта. На этом этапе важно «раскачать» стройку, чтобы нарастить темпы и ввести мост как можно быстрее», – приводятся в сообщении слова Махонина.

В ходе инспекции стройки главный инженер генерального подрядчика акционерного общества «Стройтрансгаз» в Пермском крае Максим Смагин заверил губернатора, что компания планирует увеличить штат сотрудников с 250 человек до 600-700, продолжить вести работы на объекте круглосуточно. При наступлении положительных температур возобновятся дорожные работы на участках, примыкающих к существующей четырехполосной дороге и на подходе к мосту, а также начнется возведение путепровода в районе улиц Цимлянской и Корсуньской.

Детальный график выполнения работ на 2021 год был представлен на подпись **министру транспорта** Пермского края Андрею Алякринскому и гендиректору «Стройтрансгаза» Владимиру Лавленцеву. «Сейчас на правом берегу идет устройство 13-й опоры, строится площадка под 12-ю опору. На левом берегу на прошлой неделе выполнена заливка бетона

на первую ступень тела опоры. На этот год мы запланировали работы по всем 12 русловым опорам, для их возведения будет задействован флот. К концу года мы увидим все 14 опор моста», – пояснил Смагин.

Строительство «моста-близнеца» через реку Чусовую рядом с уже действующим, транспортных развязок на подходе к нему и реконструкция старого мостового перехода ведется с 2018 года в рамках концессионного соглашения с «Пермской концессионной компанией» (ПКК). Ввод объекта позволит разгрузить существующий мост и избавиться от регулярных пробок. Протяженность строящегося моста с четырехполосным движением составит 1,5 км, а вместе с подходами к нему – 9,2 км. По соглашению сдать объект должны в 2022 году.

<https://tass.ru/ekonomika/10740147>

ТАСС; АНАСТАСИЯ АКУЛОВА; 2021.02.19; РОБОТАКСИ В США И АВТОНОМНЫЕ «КАМАЗЫ». КАК ДАЛЕКО ПРОДВИНУЛИСЬ БЕСПИЛОТНЫЕ АВТОМОБИЛИ?

Первые такси без водителя в салоне, испытания автономных грузовиков и битвы стартапов за инженеров. Собрали десять трендов и событий, дающих представление, что происходит с беспилотным транспортом в мире и в России

Появились два сервиса роботакси без водителя

Сегодня беспилотные автомобили тестируются в шести странах: в США, Китае, России, Израиле, Великобритании (но здесь речь о разовых экспериментах) и Южной Корее. В большинстве испытаний человек находится в салоне машины на месте водителя или на пассажирском сидении впереди. Это нужно, чтобы подхватить управление автомобилем при угрозе ДТП. Реже беспилотник без пугающего водителя передвигается по нескольким улицам в городе или по отдельной территории. Во втором случае это может быть учебный полигон, как в автошколе, или конкретное место (вроде Иннополиса в Татарстане, где машины «Яндекса» катаются без водителя за рулем). Почти всегда вызвать беспилотное такси могут не все желающие, а, скажем, участники какого-то сообщества. Такая ситуация была во всем мире до осени прошлого года. В октябре Waymo, дочерняя компания Google, запустила беспилотное такси в пригороде Феникса, пятого города по населению в США. Сегодня вызвать роботакси может сделать любой, кто скачает приложение.

В январе 2021 года появилось второе роботакси – китайский стартап AutoX запустил сервис в пригороде Шенженя.

Это значит, что эра беспилотных машин в городах уже близко? Нет, есть препятствия. Во-первых, не готовы законы, разрешающие не то чтобы свободно запустить беспилотники на дороги, но и тестировать их везде, а не только в разрешенных местах. В этом году в США не ждут реформ, которые позволят широко развернуть тестирование. «Правила изменятся в 2021 году благодаря новой администрации Байдена. Но перемены произойдут не сразу, их стоит ждать в 2022 году и позже», – прогнозирует в своей рассылке обозревательница «Техкранч» Кирстен Коросек, которая следит за развитием беспилотного транспорта. Во-вторых, роботакси и в США и в Китае запустили в пригородах. Технология мало обкатана в городах с оживленным движением. А разница между передвижением в Чендлере (где работает роботакси Waymo) и в Сан-Франциско существенная.

Беспилотники начали отчитываться об испытаниях

Сегодня больше всего испытаний беспилотников проходит в американской Калифорнии. С прошлого года компании отчитываются, насколько часто водители вынуждены вмешиваться в работу автопилота. В статистике количество машин, их пробег в автономном режиме и число вмешательств, которые потребовалось страхующим водителям для избежания ДТП.

Waymo сообщает об одном вмешательстве на 30 тыс. миль (48 тыс. километров, одна миля = 1,6 километра – прим. ТАСС). Примерно так же часто вмешивается стартап Cruise, обещающий запустить роботакси в Сан-Франциско, в него инвестировали GM, Honda и Microsoft. Но определить, чья технология лучше, исходя из частоты вмешательств нельзя. Машины испытываются в разных условиях. В центре Сан-Франциско ездить сложнее, чем в пригороде, где водители Waymo вмешиваются гораздо реже – каждые 130 тыс. миль.

Тестирований становится больше. В том числе в России

В прошлом году компании увеличивали число машин и выводили их на новые дороги. Израильская компания Mobileye начала тесты в Германии и планирует зайти в другие страны Европы. В Южной Корее появился беспилотный стартап.

В России теперь две компании, которые испытывают легковые беспилотники. В конце прошлого года «Сбер» вывел десять машин на дороги Москвы (пока компания не раскрывает подробности: ни по каким улицам ездят машины, ни планы на год). В начале прошлого года «Яндекс» испытывал чуть больше 100 машин. Сейчас – 160, из них чуть больше 140 в Москве, остальные в Иннополисе, Энн-Арборе (штат Мичиган, США) и Тель-Авиве.

Так, в Мичигане тестируется машина «Яндекса». В штате разрешено испытывать беспилотники без страхующего водителя на переднем сиденье.

В России сейчас нет федерального закона, который регулирует деятельность беспилотных автомобилей. Такая реформа в планах, по идее, она должна разрешить расширенное тестирование не только беспилотников, но и, к примеру, телемедицину. Сегодня есть постановления, которые позволяют компаниям испытывать в России беспилотные автомобили. В инновационных центрах вроде Иннополиса машина передвигается без страхующего водителя за рулем. В Москве машины ездят по согласованным маршрутам, человек должен быть в водительском кресле.

Пока из гонки вышел только американский стартап Starsky Robotics, который занимался беспилотными грузовиками. В нем были в том числе российские инвестиции от фонда Grishin Robotics сооснователя Mail.ru Group Дмитрия Гришина. Причина – нехватка денег на то, чтобы продолжать работу до вывода беспилотников в коммерциализацию. Сооснователь считает, что на это потребуется примерно десять лет.

Беспилотные грузоперевозки, похоже, придут быстрее

Часто встречается мнение, что беспилотные грузоперевозки станут повседневными быстрее, чем беспилотные такси. Передвигаться по трассе легче, чем в городах, где нужно много маневрировать и предсказывать поведение большего числа участников дорожного движения. Благодаря размеру грузовых машин, у их датчиков и лидаров (лазерных сенсоров, определяющих расстояние машины до других объектов) лучше обзор.

Беспилотные грузовики есть в разработке у компаний Waymo и Aurora (Aurora сотрудничает с Paccar, а Waymo – с брендами грузовиков Daimler). Аврора объявила, что разработка грузовых автомобилей, а не легковых для нее в приоритете. Компания TuSimple собирается начать испытания грузовиков без водителей в текущем году. Ранее TuSimple договорилась с UPS о создании сети беспилотной доставки, которая должна заработать в 2024 году.

Второй претендент на быстрый выход на рынок – роверы, или роботы-доставщики (обычно маленькие контейнеры на колесах). Компании запускают сервисы доставки роверами в пригородах, инновационных центрах, на отдельных улицах в мегаполисах. Близкий пример: в Москве роверы «Яндекса» доставляют товары из «Лавки» в районе Маяковской. Но для таких сервисов нужна определенная среда: хорошие тротуары и велодорожки. Более простой путь для технологии – складские роботы по типу тех, что использует на своих складах Amazon.

Беспилотные «Камазы» в Российской Арктике

Беспилотным пытаются сделать разный транспорт: от трамваев до внедорожников для севера. В прошлом году «Газпром нефть» протестировала работу беспилотных «Камазов», способных ездить по труднопроходимой местности в Ямало-Ненецком автономном округе. «Один водитель-оператор имеет в распоряжении от трех до пяти машин. Автомобили загружаются на базе, водитель садится в первый автомобиль, подключает к нему остальные и отправляется по заданному маршруту, ведя за собой колонну. Ведомые автомобили повторяют движения ведущего и контролируют окружающую обстановку», – рассказали в **пресс-службе** Альянса по развитию искусственного интеллекта в России.

В прошлом году беспилотники проехали в Арктике почти 3 тыс. километров. Их испытывали в условиях низких температур, метелей и плохой видимости. «Тест-драйвы показали, что беспилотные машины даже в экстремальных условиях позволили на 10-15% снизить издержки при грузоперевозках. Сокращаются затраты, например, на топливо за счет более плавного движения автомобилей в колонне. Для круглосуточных перевозок пятью автономными автомобилями будет достаточно двух водителей вместо десяти», – добавили в альянсе. Внедрение грузовых беспилотников в полноценную эксплуатацию в Арктике запланировано к 2022 году.

Еще прошлой зимой «Газпром нефть» начала испытывать в Арктике беспилотные вертолеты, которые перевозят грузы массой до 150 кг. «Был пилотируемый двухместный легкий вертолет «Гайбер», из которого демонтировали системы управления, кресла, приборы и другие агрегаты, необходимые для пилота на борту. Вместо них увеличили объем топливного бака, интегрировали сервоприводы для автоматического управления и саму беспилотную систему. Так, беспилотник сделан на основе модели, которая уже эксплуатировалась и имеет сертификат летной годности», – объяснили в альянсе.

Крупные компании покупают стартапы

В прошлом году Amazon приобрела Zoox, а Aurora – подразделение Uber. Компания Nuro, которая тоже делает беспилотники, купила стартап Ike Robotics, специализирующийся на автономных грузовиках. Корпорации понимают, что не осилит разработку технологии сами. Тем более входной билет в беспилотную отрасль сейчас оценивают в \$1 млрд.

Автопроизводители тоже вкладываются в стартапы – Volkswagen и Ford инвестировали в Argo AI. В Cruise инвестировали Honda и General Motors. В 2021 году ожидается больше консолидаций стартапов с другими компаниями, в частности с производителями лидаров и другого оборудования для беспилотников.

Разработчики переманивают друг у друга инженеров

В прошлом году самая ожесточенная битва за сотрудников была между Zoox и Cruise. Изначально Cruise хотел купить Zoox, а когда тот не принял предложение, начал «хантить» его инженеров. После того как Amazon купил Zoox, в Cruise перешли два ведущих разработчика. Чтобы удержать сотрудников, Amazon пришлось выделить \$100 млн на премии.

Впрочем, хантинг сотрудников конкурента – не самое большое зло в мире стартапов. Четыре года назад бывший сотрудник Uber рассказал, что компания занималась промышленным шпионажем, чтобы выведать технологии конкурентов. В частности, Uber интересовалась разработкой беспилотников. Waymo обвинила Uber в краже специального лазерного радара и обратилась в суд с иском на \$1,9 млрд. До суда дело не дошло, тогда Uber передал Waymo долю в собственном акционерном капитале и подписал соглашение о том, что не будет использовать в своих продуктах технологии Waymo.

Люди не доверяют беспилотным автомобилям

Опрос прошлой весной в США показал, что трое из четверых американцев не доверяют беспилотным автомобилям. Причем большинство из тех, кто не сел бы в машину без водителя, ничего не слышали про аварии с беспилотниками в США – сбитого пешехода, ДТП с грузовиком. Большинство из опрошенных не смогли назвать конкретную причину,

почему не доверяют автономным машинам. Это одна из проблем, которую придется решать будущим сервисам роботакси.

Tesla все еще не стала беспилотником

Спросите у друзей, какие компании делают беспилотные автомобили. Скорее всего, они назовут Tesla. Но машины Tesla – все еще не классические беспилотники. Сейчас то, что предлагает стартап Илона Маска, – это очень хорошая система помощи водителю. Это когда водитель может полностью или частично передать управление автопилоту, такие системы, к слову, разрабатывают почти все крупные автопроизводители. В прошлом году ФАС Германии начал судиться с Tesla за использование в рекламе своих автомобилей слова «автопилот», что вводит в заблуждение пользователей и нарушает правила честной конкуренции.

Маск планирует сделать Tesla полностью беспилотной, но сроки постоянно отодвигаются. Джон Кравчик, глава Waymo, в одном интервью заявил, что не уверен в том, что при таком подходе Маск сможет сделать из Tesla беспилот. «Ошибочно полагать, что можно шаг за шагом улучшать АДАС, пока в какой-то момент он не превратится в полностью беспилотную систему», – сказал Кравчик. И добавил, что технические решения Waymo лучше. Маск не согласился с ним и ответил в Twitter, что его Tesla значительно дешевле Waymo.

Автопилоты в сельском хозяйстве

Еще одно направление – беспилотные комбайны в сельском хозяйстве. В России несколько компаний, которые их делают. Обычно комбайн предполагает несколько режимов управления: от минимальной помощи водителю до полного беспилота. Автономные комбайны уже используются в хозяйствах. Пример: компания Cognitive Pilot протестировала три автономных комбайна четыре года назад. В прошлом году в российских агрохозяйствах было 350 таких машин. «Комбайн, в отличие от автомобиля, представляет собой в каком-то смысле фабрику технологических процессов. Комбайнер должен не только вести машину, но и управлять процессом уборки. Через какое-то время он устает, за комбайном начинают оставаться хвосты, необработанные участки. С системой управления движением комбайнер может сосредоточиться на контроле за параметрами уборки урожая», – рассказали ТАСС в Альянсе по развитию искусственного интеллекта в России.

Обычно любая дискуссия о беспилотниках начинается с вопроса: «Когда они появятся везде и для всех?» Пока большинство прогнозов говорит о том, что роботакси и грузовые перевозки начнут в каком-либо виде работать до 2025 года там, где уже идут испытания, готовы соответствующие законы и при условии, что отрасль не затормозится из-за проблем на этапе тестирования.

<https://tass.ru/ekonomika/10733185>

РИА НОВОСТИ; 2021.02.19; В ВОЛГОГРАДЕ ВЫЯСНЯТ, ПОЧЕМУ КОНДУКТОР АВТОБУСА ВЫСАДИЛА РЕБЕНКА НА МОРОЗ

В Волгограде началась служебная проверка после того, как кондуктор в мороз высадила из автобуса мальчика, сообщил РИА Новости заместитель главы города Сергей Разумный. «В случае подтверждения информации к виновным лицам будут приняты самые жесткие меры», – сказал он, уточнив, что на кондуктора пожаловалась на горячую линию по транспорту мать школьника.

Как писало местное издание «Блокнот. Волгоград», инцидент произошел накануне в автобусе № 25. У 12-летнего мальчика не сработала транспортная карта «Волна», у которой закончился срок действия. Кондуктор высадила его из автобуса, и школьнику пришлось идти четыре остановки по морозу. В Волгограде было минус 14.

На этой неделе Госдума приняла в третьем, окончательном чтении правительственный закон о регулировании ответственности за безбилетный проезд, которым, в частности,

предлагается запретить высаживать из общественного транспорта детей-безбилетников в возрасте до 16 лет. Как отметил спикер нижней палаты Вячеслав Володин, такие ситуации создают угрозу жизни и здоровью ребенка.

<https://ria.ru/20210219/rebenok-1598135987.html>

ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2021.02.19; МИНТРАНС РОССИИ ХОЧЕТ УПОРЯДОЧИТЬ ПАССАЖИРОПЕРЕВОЗКИ В РЕГИОНАХ

На федеральном портале проектов нормативных правовых актов опубликован подготовленный **Министерством транспорта Российской Федерации** проект федерального закона, вносящий изменения в принципы организации законодательных и исполнительных органов государственной власти субъектов РФ. Предлагаемые изменения имеют отношение к комплексному транспортному обслуживанию населения и направлены на то, чтобы упорядочить функции и полномочия в сфере транспортного обслуживания.

В **Минтрансе России** ожидают, что реализация инициативы приведет к снижению расходов регионального бюджета на организацию перевозок пассажиров по регулируемым тарифам (в том числе за счет устранения дублирования маршрутов и конкуренции межмуниципальных и муниципальных маршрутов на отдельных участках); увеличению билетной выручки (как за счет перераспределения пассажиропотоков с личного транспорта на общественный, так и за счет совершенствования методов контроля оплаты проезда); повышению скорости и надежности общественного транспорта (в частности за счет внедрения диспетчеризации), повышению доступности транспортных услуг, в том числе для маломобильных групп населения; а также снижению выбросов загрязняющих веществ и парниковых газов в атмосферу благодаря обновлению подвижного состава электрическим наземным транспортом.

Предполагается, что для достижения этих целей регионы должны будут разработать региональный стандарт (стоимость создания – от 0,3 до 1 млн рублей) и региональный **комплексный план** транспортного обслуживания населения, стоимость разработки которого обойдется регионам от 20 до 25 млн рублей. Под региональным стандартом транспортного обслуживания населения понимается утверждаемый документ, устанавливающий перечень и целевые значения показателей, характеризующих доступность, безопасность и комфортность услуг по перевозке общественным транспортом в регионах, а под региональным комплексным планом транспортного обслуживания – документ, определяющий приоритеты, цели и задачи транспортного обслуживания, мероприятия, обеспечивающие достижение целевых показателей, установленных региональным стандартом транспортного обслуживания населения, и их сроки. Стандарты и план, по замыслу **Минтранса РФ**, будут утверждаться уполномоченными органами власти субъекта РФ.

Публичное обсуждение и антикоррупционная экспертиза проекта продлятся с 18 февраля по 4 марта 2021 года. В случае принятия документ вступит в силу с 1 марта 2022 года.

https://www.securitymedia.ru/news_one_12422.html

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.02.20; ЗА РУЛЕМ – АВТОМАТ; РОССИЯ ПРЕДЛАГАЕТ ООН ДОПУСТИТЬ НА ДОРОГИ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ БЕСПИЛОТНИКИ

Россия и еще несколько европейских стран предложили пересмотреть Конвенцию о дорожном движении и допустить беспилотные автомобили на дороги общего пользования.

Инициатива внесена в рамках Экономического и социального совета (ЭСС) ООН, сообщает газета «Ведомости» со ссылкой на материалы совета. Инициативу России

поддержали Бельгия, Люксембург, Португалия, Франция, Финляндия, Швейцария и Швеция.

Венская конвенция, в которой на международном уровне стандартизированы правила дорожного движения, была принята в 1968 году. Согласно инициативе, в документ предлагается внести понятие «автоматизированная система вождения». Под ним будет пониматься программно-аппаратный комплекс, контролирующей ситуацию на дороге, управляющий автомобилем и передающий сигналы о маневрах. Кроме того, предлагается признать автоматизированную систему водителем, если транспорт соответствует техническим и эксплуатационным требованиям государств, признавшим поправки. **Как пояснили «РГ» в Минтрансе**, испытания высокоавтоматизированных транспортных средств уже сегодня проводятся на дорогах общего пользования в 13 субъектах РФ в рамках эксперимента. **Минтранс** активно взаимодействует с участниками эксперимента. Совместно с ведущими организациями, тестирующими высокоавтоматизированный транспорт, прорабатывается возможность создания дополнительных «опережающих» вариантов проведения эксперимента. Речь идет о создании условий для коммерческой эксплуатации беспилотников.

Параллельно в течение нескольких лет на площадке Глобального форума по безопасности дорожного движения при ООН проведена значительная работа по снятию барьеров на уровне международных документов для внедрения беспилотных технологий. В этой работе с российской стороны также участвует МВД России.

«В настоящее время ведется оформление одобренных изменений в Конвенцию о дорожном движении от 8 ноября 1968 г. Данные изменения позволят использовать беспилотный транспорт на дорогах общего пользования», – отметили в **Минтрансе**.

Кроме того, принято решение о формировании официальной группы экспертов по подготовке новой конвенции для обеспечения международной основы автоматизации транспортного средства.

В России планируется подготовить проект федерального закона, закрепляющего правоотношения, возникающие при внедрении беспилотных автомобилей в транспортный комплекс. Также изменения планируется внести в межгосударственные стандарты в части автодорожной инфраструктуры, обеспечивающей безопасность движения высокоавтоматизированных транспортных средств.

Согласно действующему порядку, секретариат ЭСС ООН предложения по изменению документа в административные органы стран, присоединившихся к конвенции. Возражения страны должны представить в течение года. Если возражения поступят менее, чем от трети стран, признающих конвенцию, то поправки вступают в силу через полгода. Об этом будут проинформированы все страны.

На данный момент тестирование беспилотников на дорогах общего пользования разрешено в некоторых штатах США, в Китае, причем в Пекине, в Нидерландах, Швеции и Германии. По сути, это конкуренция за технологию. Кто допустит такие машины на свои дороги, тот и будет в дальнейшем развивать технологию и снимать сливки. Но для этого необходимо установить соответствующие правила и принять соответствующие законы. Хотя бы потому, что трудно что-либо разрабатывать, не зная правил игры.

В России эксплуатацию беспилотного транспорта регулирует сейчас только постановление правительства о проведении соответствующего эксперимента. Причем если изначально проводить эксперименты с ним можно было только в Москве и Татарстане, то сейчас география значительно расширяется. Испытывать эту технику смогут на дорогах общего пользования Московской, Владимирской, Нижегородской, Новгородской, Самарской и Ленинградской областей. А также в Чувашской Республике, Краснодарском крае и Санкт-Петербурге.

Но при этом сохраняется требование, чтобы за рулем такого транспорта находился водитель, чтобы принять на себя управление в экстренной ситуации.

Для того чтобы регулировать движение беспилотников правилами дорожного движения, необходимо сначала разработать закон, который их вообще допустит к эксплуатации на дорогах.

Например, внести изменения в закон о безопасности дорожного движения, которые разрешат подобному транспорту выезжать на трассы.

В Госдуме уже который год разрабатывается закон «Об опытной эксплуатации инновационных транспортных средств». Если он будет принят, то беспилотники будут допущены к участию в дорожном движении.

Правда, он потребует огромного количества подзаконных актов. Да и над самим законопроектом еще предстоит долго трудиться. Тем более что большое количество вопросов вызывает правовая сторона дела. Ведь любая техника сбивает. Как устанавливать причину ДТП, когда оно произойдет? Не справился с управлением? Кто?

Кто будет отвечать в такой ситуации, если автомобилем никто не управлял? Собственник этого автомобиля? Но в чем его вина, раз автомобиль двигался самостоятельно, а собственника не было рядом? Значит, производитель, который не учел все моменты и выпустил автомобиль, который может совершить ДТП. То есть такие машины должны вообще выпускаться с пожизненной гарантией.

Все это очень сложные правовые вопросы. После внесения изменений в Венскую конвенцию, потребуются менять и законодательство стран-подписантов. И та страна, которая первой найдет правовые ответы на все эти вопросы, закрепит их в своем законодательстве, та и выиграет в конечном итоге в гонке беспилотников.

К сожалению, есть еще одна серьезная проблема в эксплуатации такого транспорта. Для его уверенного движения необходимо хорошее, качественное покрытие сетями связи, причем лучше всего 4G. А у нас и 2G не везде найдешь. Эксплуатация же беспилотников только внутри мегаполисов особого толчка к развитию этого транспорта не даст. Ведь все время, пока эту тему продвигают, говорится о том, что он позволит упростить, удешевить и ускорить доставку грузов. А это большие расстояния, далеко не везде охваченные сотовой связью. Так что для развития беспилотников необходимо еще развитие сетей связи.

<https://rg.ru/2021/02/19/rossia-predlozhila-peresmotret-konvenciiu-o-dorozhnom-dvizhenii.html>

РБК; ВЛАДИСЛАВ СКОБЕЛЕВ, ДАРЬЯ ЧЕБАКОВА; 2021.02.20; ПРОФСОЮЗ ТАКСИСТОВ ВЫСТУПИЛ ПРОТИВ СДЕЛКИ «ЯНДЕКС.ТАКСИ» И ГРУППЫ «ВЕЗЁТ»

Профсоюз таксистов попросил Федеральную антимонопольную службу проверить законность сделки по покупке «Яндексом» части активов группы «Везёт». Они опасаются, что сделка приведет к созданию «супермонополии»

Межрегиональный профсоюз работников общественного транспорта «Таксист» попросил Федеральную антимонопольную службу (ФАС) проверить на законность и нарушение антимонопольного регулирования сделку «Яндекс.Такси» и группы компаний «Везёт» (управляет сервисами заказа такси «Везёт», «Такси Сатурн», Fasten и Red Taxi). Об этом говорится в письме председателя профсоюза Ярослава Щербинина на имя главы ФАС Максима Шаскольского. Копия документа есть в распоряжении РБК, обращение подтвердил сам Щербинин.

Представитель ФАС подтвердил получение обращения и сообщил, что ведомство проверяет, соответствует ли указанная сделка антимонопольному законодательству.

В начале февраля «Яндекс.Такси» объявил о покупке за \$178 млн call-центров и бизнеса по заказу грузоперевозок «Везёт». Компании вели переговоры о слиянии несколько лет, однако сделку в предыдущих конфигурациях блокировала ФАС. Разрешение на новую сделку «Яндекс.Такси» не запрашивал, посчитав, что она «не подпадает под критерии

сделок, требующих согласования». ФАС обещала проверить сделку «на предмет соответствия требованиям антимонопольного законодательства».

В своем письме глава профсоюза «Таксист» указывает, что сделка спровоцирует полное поглощение группы «Везёт». Он считает, что перевод водителей «Везёт» в приложение для получения заказов «Яндекс.Про» говорит о том, что группа «в скором времени откажется от поддержки своих приложений» и все водители будут обязаны пользоваться приложением «Яндекса». «Объединение двух крупных компаний на рынке приведет к созданию супермонополии, которая резко негативно повлияет на положение перевозчиков и водителей такси. В отсутствие других значимых агрегаторов такси во многих регионах России «Яндекс.Такси» будет диктовать свои правила: увеличивать комиссию, ужесточать требования к перевозчикам, необоснованно отключать водителей такси от сервиса, лишая их возможности зарабатывать», – перечисляет возможные угрозы Щербинин. По его прогнозу, это приведет к падению доходов перевозчиков и водителей такси, ухудшению условий их работы, росту безработицы и социальных конфликтов.

Глава профсоюза ссылается на слияние «Яндекс.Такси» и Uber, которое, по его словам, привело к резкому повышению комиссии получившегося агрегатора, снижению заработка водителей такси и повышению стоимости поездок для пассажиров. «Очевидно, что «Яндексу» нет смысла покупать только часть «Везёт». В лучшем случае останется формальный значок на экране, что это «Везёт», а все обслуживание и дивиденды возьмет на себя «Яндекс», как это сделано в приложении Uber», – пояснил РБК Ярослав Щербинин.

«Яндекс.Такси» и Uber закрыли сделку по объединению бизнесов в сфере такси в России, Азербайджане, Армении, Белоруссии, Грузии и Казахстане в феврале 2018 года. Uber получил 38% в компании, но летом 2020 года операционный и финансовый директор «Яндекса» Грегори Абовский говорил, что «Яндекс» заинтересован в выкупе этой доли.

Представитель «Яндекс.Такси» Ася Паноян настаивает, что сделка с «Везёт» не подпадает под критерии сделок, требующих согласования с антимонопольным органом, поскольку балансовая стоимость активов находится в диапазоне, не требующем согласования покупки по российскому законодательству. «Мы не получали обращений от ФАС, но готовы предоставить всю необходимую информацию ведомству, если потребуется», – сообщила она. Представитель «Везёт» отметил, что профсоюз не обращался к компании с вопросами по сделке. Он признал, что приложение «Везёт» действительно не будет развиваться, но связал это с тем, что владельцы компании «решили сосредоточиться на других бизнес-проектах». При этом для пользователей, привыкших к заказу такси по телефону, ничего не изменится, подчеркнул представитель «Везёт». По его словам, «никаких обязательств и принуждений по переходу на «Яндекс.Про» у перевозчиков нет. Кроме того, большинство водителей уже сейчас используют приложения нескольких агрегаторов, то есть уже сотрудничают с «Яндекс.Такси».

Председатель общественного совета по развитию такси Ирина Зарипова отметила, что с момента, когда ФАС отказалась дать «Яндекс.Такси» разрешение на покупку «Везёт», прошло полтора года и позиции последней «сильно просели в регионах, особенно во время пандемии». «После объявления о покупке активов часть водителей уже устроились в «Яндекс», и на фоне пандемии «Везёт» сократила свои объемы как по количеству заказов, так и по количеству исполнителей», – указала Зарипова. В то же время она указывает, что в прошлом году на рынок России вышел китайский агрегатор DiDi, продолжают развиваться существующие игроки – компании «Максим», «Таксовичкофф». Она ожидает, что в 2021–2022 годах могут произойти новые сделки между игроками этого рынка. «Важно, чтобы в рамках этих сделок условия водителей не ухудшались. Пока существенных ухудшений вследствие подобных объединений мы не видим», – сказала глава общественного совета по развитию такси.

Представитель агрегатора такси «Ситимобил» Полина Ломоносова говорит, что в компании понимают опасения профсоюза, но считают, что оценку сделки должна дать ФАС, а не рынок.

https://www.rbc.ru/technology_and_media/19/02/2021/602fb3729a7947f663d4740e?from=from_main_5

КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСАНДР ДРЕМЛЮГИН, АННА ПЕРОВА; 2021.02.19; КРЫМСКИЙ МОСТ ЗАНЕСЛО СНЕГОМ; АВТОМОБИЛЬНОЕ ДВИЖЕНИЕ МЕЖДУ КУБАНЬЮ И КРЫМОМ ЗАКРЫТО ИЗ-ЗА НЕПОГОДЫ

В пятницу утром из-за сильного снега было закрыто движение автомобилей через Крымский мост, а также на подъездах к нему как со стороны Краснодарского края, так и в Крыму. Это первый подобный случай за историю существования моста между полуостровом и материком. В нескольких районах Крыма из-за сильного снегопада введен режим ЧС. Водители машин, которых непогода застала в дороге, переживают снегопад на стоянках и в пунктах обогрева.

Обновление. После 21:00 по Крымскому мосту возобновилась автомобильное движение в сторону Крыма, сообщила администрация Краснодарского края. Автомобили, направляющиеся из Краснодарского края через Крымский мост, идут с интервалом в пять минут, чтобы не создавать пробки. Также принято решение о возобновлении движения рейсовых пассажирских автобусов из городов Кубани. При этом в администрации региона уточняют, что проезд через Крымский мост открыт только для автомобилей, направляющихся в Керчь, дальнейшее движение по трассе «Таврида» по-прежнему ограничено.

С шести часов утра в пятницу движение по транспортному переходу через Керченский пролив было перекрыто в обоих направлениях, сообщило федеральное казенное учреждение (ФКУ) «Упрдор Тамань» (мост находится в управлении ФКУ). Причиной стал сильный снег, обрушившийся ночью на Крымский полуостров. В восточной части Крыма за ночь выпала почти месячная норма осадков, в Керчи высота снежного покрова достигла полуметровой отметки. Непогода практически полностью парализовала движение на трассе «Таврида»: на дорогах образовался снежный накат, водителям мешает сильный ветер, видимость снизилась до критических показателей.

После закрытия автомобильного движения через Крымский мост сотрудники ГИБДД перенаправили транспортные потоки по другим маршрутам.

Как рассказал “Ъ” заместитель руководителя отдела пропаганды УГИБДД ГУ МВД России по Краснодарскому краю Павел Окружко, на последней развилке перед Крымским мостом экипаж ГИБДД предлагает водителю либо вернуться, либо уйти на стоянку и переждать. По данным краевого ГУ МЧС, в регионе задержано 479 машин, развернуто 8 пунктов обогрева, спасатели объезжают водителей машин, стоящих в пробках, раздают им чай и горячее питание. Дорога по территории Краснодарского края очищена и доступна для движения.

В Крыму, где из-за погодных катаклизмов днем в пятницу в нескольких районах введен режим ЧС, вдоль автодороги «Таврида» открыто 14 пунктов обогрева, рассчитанных более чем на 3 тыс. человек, сообщил глава республики Сергей Аксенов. Площадкой для стоянки транспорта стал и аэропорт Керчи. Власти республики признают, что нормативного объема техники, задействованной на расчистке трасс, сейчас недостаточно, «поэтому в 15:30 закрываем движение по «Тавриде» от Белогорска до Керчи», заявил журналистам республиканский вице-премьер Евгений Кабанов.

Пресс-секретарь ФКУ «Упрдор Тамань» Анна Дятловская не ответила на звонок “Ъ”, в УГИБДД по Краснодарскому краю затруднились прогнозировать сроки восстановления движения, уточнив, что все зависит от темпов расчистки от снега автодороги «Таврида».

По словам **вице-премьера** Крыма Евгения Кабанова, Крымский мост будет закрыт еще четыре-пять часов, пока на трассе полностью не устранят последствия снегопада.

Впрочем, уже вечером ГИБДД по Краснодарскому краю обнародовало сообщение, что со стороны Крымского полуострова возобновлено движение автотранспорта в направлении Краснодарского края. Движение по направлению в Республику Крым не осуществляется из-за отсутствия возможности проезда по автодороге «Таврида».

<https://www.kommersant.ru/doc/4701885>

На ту же тему:

<https://iz.ru/1127254/svetlana-kazantceva-iaroslava-kostenko/ostanovka-na-mostu-kak-krym-spravliaetsia-s-anomalnymi-snegopadami>

РИА НОВОСТИ; 2021.02.19; ХУСНУЛЛИН ХОЧЕТ РЕШИТЬ ПРОБЛЕМУ ПРИАЭРОДРОМНЫХ ТЕРРИТОРИЙ В I ПОЛУГОДИИ

Зампред правительства РФ **Марат Хуснуллин** в первой половине 2021 года намерен решить спорный вопрос законопроекта о приаэродромных территориях, для этого он будет выноситься на совещания с транспортной комиссией РФ и председателем правительства **Михаилом Мишустиним**.

«Седьмая подзона шумовая действительно сегодня накладывает ограничения на большое количество территорий. Сорок один аэропорт в стране – в основном вокруг крупных городов – не утвердили эту подзону. Сейчас мы пытаемся найти компромисс между воздушным кодексом и градостроительным кодексом, потому что проблема в неувязке двух законов. Мы провели несколько согласительных совещаний. В марте будем проводить согласительные совещания на уровне транспортной комиссии Российской Федерации, потом выносить вопрос на председателя правительства. Я настроен в этом году точно в первой половине найти решение этого вопроса», – сказал **Хуснуллин** журналистам.

В 2017 году был принят закон, по которому приаэродромные территории было решено разделить на семь подзон. Предполагается, что строительство в них будет регламентироваться в зависимости от близости к аэропорту. Самая большая подзона – седьмая, где действуют ограничения по уровню шума от самолетов и в которой можно строить жилье по согласованию с Роспотребнадзором и местными властями. Позднее **Минтранс** разработал законопроект, который предлагает устанавливать приаэродромные территории с шестью подзонами, а седьмая может выделяться дополнительно, но не позднее 2025 года.

Газета «Ведомости» сообщала, что тогдашний **премьер-министр** России Дмитрий Медведев поручил Роспотребнадзору оценивать шум от аэропортов по эквивалентному, а не по максимальному уровню. Данное распоряжение, согласно статье, может повлечь за собой сокращение приаэродромных территорий и их активную застройку.

Проблема стала актуальной, когда в августе **Росавиация** отозвала свое согласие на строительство к тому моменту уже почти построенного жилого комплекса «Филатов луг» рядом с аэропортом «Внуково». Застройщик ЖК ГК «Инград» подал в суд на **Росавиацию**, которая в 2017 году выдала согласительное разрешение на строительство ЖК, однако спустя 2 года аннулировала свое заключение. Арбитражный суд Московской области удовлетворил иск компании о признании недействительным решения межрегионального территориального управления **Росавиации** об аннулировании согласования строительства жилого комплекса.

<https://realty.ria.ru/20210219/aerodromy-1598191071.html>

ТАСС; 2021.02.19; БОРИСОВ ЗАЯВИЛ О НЕОБХОДИМОСТИ РАЗРАБОТАТЬ ЛИНЕЙКУ НОВЫХ КОМПОЗИТОВ ДЛЯ АВИАЦИИ

РФ нужно разработать линейку новых композитных материалов для авиации, считает **вице-премьер РФ Юрий Борисов**. В пятницу Борисов провел совещание в ОЭЗ «Алабуга» по импортозамещению композитных материалов в гражданском авиастроении и других отраслях промышленности.

«Было отмечено, что, начиная с 2019 года удалось полностью импортозаместить компонентную базу для создания композитного крыла, элементов механизации, центроплана и хвостового оперения российского среднемагистрального пассажирского самолета МС-21-300», – говорится в сообщении.

«Надеемся, мы существенно продвинемся на мировом рынке продукции из углеродных волокон. При этом хочу подчеркнуть, что в связи с выбытием старой номенклатуры углеродных материалов требуется разработка, согласование с заказчиками, выпуск, испытания и квалификация линейки новых углеродных материалов. А также – проведение испытаний изделий разной степени масштабности», – приводит **пресс-служба** слова Борисова.

В свою очередь, гендиректор композитного дивизиона Росатома UMATEX Александр Тюнин отметил, что введение новых мощностей позволит обеспечить потребности российского рынка в среднепрочном, высокопрочном, высокомодульном углеродном волокне и закрепить импортонезависимость РФ в сфере композитных материалов, а также успешно конкурировать на международных рынках.

Композиты на основе углеродного волокна востребованы в авиа- и судостроении, энергетике, машиностроении и других индустриях.

Ранее глава Минпромторга Денис Мантуров заявлял, что РФ при производстве крыла МС-21 будет использовать только отечественные композитные материалы. Санкции США в отношении Объединенной авиастроительной корпорации и Ростеха привели к прекращению поставок композитных материалов для крыла этого самолета. РФ запустила производство композитной нити.

<https://tass.ru/ekonomika/10743931>

АВИАПОРТ; 2021.02.19; ПРЕЗИДЕНТ МЕЖДУНАРОДНОЙ АССОЦИАЦИИ АЭРОПОРТОВ: СЕЙЧАС ДЕЛИТЬ НЕЧЕГО, ТОЛЬКО УБЫТКИ; ЕВГЕНИЙ ЧУДНОВСКИЙ РАССКАЗАЛ О ТОМ, КАК РОССИЙСКИЕ АЭРОПОРТЫ ПЕРЕЖИЛИ 2020 ГОД И КАКОВЫ ПЕРСПЕКТИВЫ ОТРАСЛИ

Падение перевозок через российские аэропорты, достигавшее в разгар пандемии коронавируса ужасающей отметки 90%, благодаря снятию карантинных ограничений и отложенному спросу на перелеты существенно замедлилось. Но не настолько, чтобы отрасль больше не нуждалась в господдержке, считает президент Международной ассоциации аэропортов (МАА), **гендиректор холдинга «Аэропорты регионов» Евгений Чудновский**. В интервью «Интерфаксу» он рассказал, какие аэропорты находятся в «красной зоне» риска, чем в COVID-кризис «Аэрофлот» помог конкурентам, почему авиаотрасль ждет апреля и как можно совмещать убытки с новыми инвестпроектами.

Груз инвестиций

– Пассажиропоток аэропортов РФ в прошлом году упал больше чем на 40%. Какой получился финансовый результат?

– Консолидированная выручка крупнейших аэропортов, по оценкам ассоциации, составила около 130 млрд руб., расходы – больше 160 млрд руб. Соответственно, убыток до налогов с учетом полученных от государства субсидий (на возмещение потерь из-за COVID-19 – ИФ) – больше 21 млрд руб.

– Аэропорты получили в качестве господдержки почти 11 млрд руб. МАА просила **Минтранс** продлить субсидирование и на этот год. **Минтранс** вас поддержал?

– Ассоциация не получила ответа, сейчас направила повторное письмо. Мы понимаем, что идут дискуссии в рамках правительства, но боимся, что отрасли уделяется недостаточное внимание.

– Именно аэропортам?

– И аэропортам, и авиакомпаниям. Мы элементы одной цепи, и нам сложно по одной и той же причине. Разница в том, что у аэропортов капитал «закопан» в землю, а у авиакомпаний капитал – это лизинг. И если лизинговые компании дают отсрочку по платежам, то аэропортам проценты по кредитам никто не сдвигает, они продолжают их выплачивать. И с учетом того, что многие аэропорты к 2018 году (когда РФ принимала Чемпионат мира по футболу – ИФ) достаточно активно в себя проинвестировали, им, конечно, тяжело нести кредитную нагрузку.

Сегодня объективно сформировалось несколько групп аэропортов. Некоторые, курортные, стали бенефициарами происходящих изменений: это Сочи, Анапа, Симферополь, Калининград. Например, Сочи заявляет, что прошлогодний пассажиропоток остался практически на уровне 2019-го, а в начале года видно, что там идет 30%-й рост. Этой группе аэропортов объективно помощь не нужна.

Но есть аэропорты с огромным падением пассажиропотока, например, в Москве. Так, у «Шереметьево» падение составило 60%. Там ситуация, как мне кажется, просто критическая с учетом того, что международное сообщение почти все закрыто, транзит весь закрыт, и это будет продолжаться достаточно длительное время.

Есть аэропорты, которые делали инвестиции, и те, кто их не делал. Очевидно, что в самом худшем положении находятся аэропорты с большим, более 20%, падением пассажиропотока и огромной инвестпрограммой. Им, конечно, надо помогать.

– Какая кредитная нагрузка аэропортов на данный момент?

– Общий долг российских аэропортов МАА оценивает в более чем 250 млрд руб. на конец прошлого года, в том числе по инвестиционным кредитам – 180 млрд руб. Чистый долг/ЕБИТДА вырос до 12х с 2,8х на конец 2019-го. Это наша некая аппроксимация, но она верифицирована крупнейшими банками.

– Основные кредиторы отрасли, если не брать «Домодедово», – это госбанки. В сложной финансовой ситуации для аэропортов они идут навстречу, или ведут себя так же, как и частные кредиторы?

– Сегодня у «Аэропортов регионов» нет проблем со стороны банков. То есть там, где мы просили, банки пошли на пролонгацию кредитов. Проценты аэропортам, конечно, никто не списывал, бесплатные займы никто не делал, а тело кредитов – да, сдвигается вправо.

– На сколько лет?

– Это индивидуально обсуждается. На год-два... Банки достаточно охотно идут на это. Но мы не везде просили об этом.

– Какая судьба у вашего обращения в **Минтранс** про субсидирование процентных платежей по инвесткредитам?

– Оно все в том же статусе: **Минтранс** обсуждает предложение МАА с Минфином. Есть майское поручение президента концентрированно помочь именно тем аэропортам, у которых была большая кредитная нагрузка. Ассоциация будет добиваться этой помощи.

Надежда на апрель

– Какая картина по перевозкам в начале года?

– В январе в крупнейших российских аэропортах зафиксировано падение пассажиропотока на 33%, в начале февраля – минус 25-30%. Это лучше, чем в декабре и ноябре, когда было минус 40%. При этом очевидно, что в феврале пассажирам некуда летать. Есть только горнолыжные курорты в Сочи и, по сути, все.

Да, есть Мальдивы – но что такое семь рейсов в неделю? Несмотря на то, что формально сейчас открыты 20 направлений, из них без ограничений по частотности, если не

ошибаюсь, только три. Да, есть разовые разрешения **Росавиации** на чартеры, но лететь массово сегодня просто некуда.

Мы полагаем, что массово люди полетят с апреля, когда в Турции потеплеет, более или менее – в Симферополе и Сочи.

– Получается, отрасли нужно дотянуть до апреля, а там вопрос с господдержкой отпадет сам собой. Или, вы считаете, несправедливо так рассуждать?

– Это же вопрос философский – должно ли государство вам помогать в сложной ситуации? Может, и нет. Мы благодарны за то, что государство уже помогло – и за 11 млрд руб. аэропортам, и за 20 млрд руб. авиакомпаниям. Это даже близко не покрыло убытки отрасли, но это точно помогло выплатить зарплаты, сохранить коллективы и функциональность аэропортов.

– А вообще, если сравнивать эти отраслевые субсидии и общие меры поддержки типа списка системообразующих компаний, льготных кредитов, что больше помогло?

– Для региональных аэропортов столь же существенную поддержку, что и субсидии, оказало постановление о кредитах на зарплаты, которые списываются, если предприятие обязуется не сокращать персонал больше чем на 10%. У аэропортов в регионах минимальная численность для обеспечения круглосуточной работы и стандартная численность не сильно отличаются. Это в Москве можно раза в три уменьшить численность, и все равно сотрудников будет хватать, чтобы минимально обеспечить работу. Поэтому столичные аэропорты на это не пошли, а все «маленькие» пошли. Эта мера поддержки заканчивается в апреле. Если не будет третьей волны, и с апреля более или менее все образуется, то в целом результат хороший.

Но важно понимать, что «ломка», связанная с выравниванием спроса и предложения, начнется так или иначе. Просто сейчас все замерли: никто не делает попыток у кого-то что-то забрать. Предыдущие банкротства авиакомпаний в отрасли инициировали агрессивные банки, которые пытались минимизировать свои риски, а добивали соседи по цеху – своей маркетинговой политикой и всем остальным. Сейчас все договорились, и есть некий хрупкий баланс. В этом смысле я не перестаю удивляться «Аэрофлоту», он в этом отношении сыграл большую роль.

– В том, что посадил самолеты?

– Да. Представьте, что было бы, если бы не посадил?

Я философски отношусь к итогам распределения субсидий на перевозки на Дальний Восток (по новым правилам, большая часть субсидий досталась группе «Аэрофлот» – ИФ). Кто-то должен платить за то, что «Аэрофлот» стоит на земле и несет убытки, давая возможность и «Уральским авиалиниям», и «Сибири», и «ЮТэйру» нормально летать. У этих авиакомпаний весь парк летает. Вы же не считаете, что «Аэрофлот» не может летать так же, как «Сибирь»? Конечно, может.

В 2020 году никто не воспользовался ситуацией, чтобы убрать конкурентов – вот что важно. Внутриотраслевого каннибализма не случилось, а именно это всегда раньше являлось причиной трагических последствий. И главный вопрос теперь – это затишье перед бурей или и наступивший год так же плавно пройдет?

Это важно, потому что кресел сегодня на рынке гораздо больше, чем объективно требуется, и кто-то должен быть буфером, который будет длительное время стоять на земле, не создавая избыточного предложения. Это обсуждалось даже в рамках подготовки к совещанию президента в мае: кто-то должен приземлиться и, наверное, остальные должны как-то заплатить, чтобы этот кто-то стоял на земле, чтобы остальные могли летать. Потому что всем начать еще и конкурировать на этом рынке – это худший сценарий, который мог бы произойти.

Но сейчас уже начался следующий год, и может случиться фальстарт, когда участники рынка посчитают, что все восстановилось, и вся простаивающая провозная емкость взлетит. Что тогда произойдет?

- Какие авиакомпании наиболее уязвимы, близки к тому, чтобы уйти с рынка?
- Все в одинаковой степени находятся под этим риском. Во-первых, все авиакомпании истощены: зимовка была нелегкой, и она еще не завершена. Поэтому риски никуда не исчезли, и балансировка рынка еще не произошла. Сейчас надо понять, насколько рынок сократится в долгосрочной перспективе и сократится ли. Никто же еще не понимает, что будет с авиационной мобильностью населения. С одной стороны, бизнес-трафик точно упадет: все привыкли совещания проводить по Zoom. С другой стороны, появилась практика удаленной работы из регионов чуть более приятных по климату, чем тот, где находятся офисы компаний. Кроме того, мы все устали находиться дома и очень хотим хоть куда-нибудь слетать – безусловно, есть отложенный эффект. Во что это выльется в среднесрочной перспективе, сложно прогнозировать: может перевесить как в одну, так и в другую сторону. Лично я считаю, что все, что движется внутренним спросом, быстро восстановится. Но все, что было связано с выездным туризмом и транзитом – это долгая и непростая история, потому что Европа с Китаем будут открываться не быстро.
- Почему Китай будет долго открываться?
- Непонятна ситуация с вакцинацией в Китае: он боролся с инфекцией не путем формирования коллективного иммунитета, а путем всеобщей изоляции. Да и провакцинировать 1,3 млрд китайцев, согласитесь, займет какое-то время. До того, как это произойдет, они будут очень аккуратно подходить к тому, чтобы хоть кого-то впустить на территорию страны. И в Европе тоже пока непонятно, как будет развиваться ситуация с вакцинацией.
- Как оцениваете прогноз **Минтранса** по авиаперевозкам на этот год – 105 млн человек (+52% к 2020 г., -18% к 2019 г. – ИФ)?
- В целом это реалистично, если откроются страны с мощными сетями отелей: такие как Таиланд, Вьетнам, Греция. Но откроются в системном режиме, без ограничений.
- У МАА, наверное, несколько прогнозов пассажиропотока?
- Пессимистичный – минус 20% к 2019 году, базовый – минус 10%.
- Что ждете от назначения **министром транспорта Виталия Савельева**? Его опыт руководства «Аэрофлотом» сыграет положительную роль для авиаотрасли?
- Я считаю, что **Виталий Савельев** – один из опытнейших людей в авиации. И он очень весомый стратег. Поэтому он точно на своем месте. Уверен, что он сможет абстрагироваться от бэкграунда «Аэрофлота» и занимать в новой должности сбалансированную позицию, необходимую для развития отрасли.
- А вас не удивили заявления о необходимости создавать новые лоукостеры на фоне нынешней ситуации на рынке?
- Исходя из вашей формулировки вопроса, звучит как будто бы странно. Но я не знаю, что он имел в виду, и не вытаскиваете ли вы это из контекста. Безусловно, развитие лоукостеров – это важно и перспективно. И именно это сегодня делает «Аэрофлот» в рамках своей стратегии, передавая часть парка «Победе». Если посмотреть на стратегию группы «Аэрофлот» – а это существенная доля стратегии авиации всей страны – то практически весь рост группы достигается за счет лоукостера. Достаточно ли места для других лоукост-перевозчиков на нашем рынке – вопрос. Емкость рынка будет так или иначе ограничивать их экспансию. Я не думаю, что министр имел в виду, что нужно в пандемию обязательно заниматься созданием лоукостеров. Понятно, что это какая-то среднесрочная и долгосрочная перспектива.
- «Платон» для авиакомпаний
- В прошлом году аэропорты прибегали к разным способам сокращения расходов: частично закрывали терминалы, переводили персонал на неполную занятость, вводили сокращенный режим работы. В этом году возможно повторение такого сценария?

– Сейчас многие аэропорты ровно в этом режиме и работают. У некоторых аэропортов падение перевозок – до 60%. При том, что снижение даже на 20% уже вынуждает экономить. А как можно экономить в малых региональных аэропортах? Ограничивать время работы. Потому что, если аэропорт работает, значит он держит какую-то численность персонала, а в них она и так уже на уровне минимально необходимом.

Но, например, в двух наших активах мы уже сняли ограничения по неполной занятости, потому что там пассажиропоток более или менее восстановился.

– Это какие?

– Петропавловск-Камчатский и Новый Уренгой.

– Многие аэропорты в разгар пандемии отказались от повышения тарифов для авиакомпаний. Но «Домодедово», к примеру, все же проиндексировало их в октябре. Последует ли (или, может, уже последовали) его примеру другие аэропорты?

– Надо исходить из того, что поднятие тарифа на уровень инфляции – это разумно. Ну, все же растет.

– А на такой уровень, чтобы частично компенсировать свои убытки за счет авиакомпаний, аэропорты сейчас не пойдут?

– Я уверен, что даже мысли такой ни у кого нет. Во-первых, все понимают, что все в одной лодке, что всем тяжело и надо совместно эту ситуацию пережить, и дальше, когда будет что делить, – тогда и делить. Но сейчас делить нечего, сейчас можно делить только убытки, у каждого они свои.

– В «Аэропортах регионов» была установлена долгосрочная индексация тарифов, и там скачки, не имеющие отношения к инфляции. Они продолжили работать в пандемию?

– Конечно. Эти тарифы были установлены в связи с инвестициями. Если тарифы не работают, аэропорты – банкроты. Но все существенные поднятия тарифов закончились, – по Ростову-на-Дону, кажется, в этом году была последняя индексация.

– Противостояние между авиакомпаниями и новыми региональными аэропортами, чьи тарифы перевозчики считают завышенными, в пандемию сошло на нет?

– Уменьшилась приоритетность таких вопросов: появились более значимые проблемы. Важно понимать, что процесс установления этих тарифов объективный, потому что в эти аэропорты десятки лет никто не инвестировал. Они уже настолько устарели, и тарифы там изначально были такие низкие, что без индексации реализовать инвестпроекты невозможно. Даже высокий тариф – это все равно баланс между частными и государственными инвестициями. Очевидно, что частные инвестиции, кредиты нужно возвращать, и это является возвратной частью тарифа.

Авиакомпании у нас в целом избалованы низкими тарифами, если сравнивать с международным опытом. Во-первых, у нас все инвестиции в аэродромы так или иначе делаются государством, и затратная часть на авиакомпании не перекладывается через тарифы. А это очень большие суммы.

– То есть нужно распространить систему «Платон» на авиакомпании?

– Вопрос сложный. С одной стороны, ввести возможность инвестиций в аэродромную инфраструктуру в рынок было бы правильно. Это позволило бы гораздо более эффективно это делать. Но с учетом того, что, скажем, на Дальнем Востоке построить полосу стоит в два раза дороже, из-за логистики прежде всего, это приведет к тому, что для малых аэропортов это станет непосильным грузом, а в итоге и для тарифов авиакомпаний. То есть если в Москве передача оператору обязательств по содержанию и реконструкции аэродромов для пассажира почти ничего не стоит, то в малых аэропортах это просто огромные деньги – тысячи рублей на один билет.

«Страна нам для того и помогала»

– Совместное предприятие «Аэропортов регионов» и «Новаяпорта» – «АВС» – выиграло конкурс на модернизацию аэропорта Магадана, пообещав инвестировать не меньше 4,3 млрд руб. До этого оно было готово инвестировать более 7 млрд руб. в аэропорт

Благовещенска (по решению ФАС итоги конкурса были отменены – ИФ). На фоне кризиса отрасли и ваших обращений за господомощью эти инвестиционные планы вызывают когнитивный диссонанс.

– Я не вижу никакого когнитивного диссонанса. Наоборот, это позитивно, что мы верим в будущее отрасли. И «Аэропорты регионов», и «Новаяпорт», и многие другие начали длинные проекты, связанные не только с покупкой. Коллеги («Новаяпорт» – ИФ) начали инвестировать в Новосибирск, Кемерово и другие объекты. Мы начали строительство на Камчатке, в Новом Уренгое.

У государства есть задача реконструкции аэропортов. Инвестпроекты в Благовещенске и Магадане, они же не нами инициированы. Условно говоря, государство сказало: «Мы хотим найти инвестора, чтобы реконструировать эти аэропорты. Кто готов?» Мы говорим: «Мы готовы. Деньги мы найдем». Нам банки дадут эти деньги, потому что и банки, и мы видим перспективу в этом развитии. Страна нам для того и помогала, чтобы мы не закрылись и могли стране помогать реконструировать подобные аэропорты.

– А там на 100% заемное финансирование?

– Где как.

– В Магадане?

– В Магадане есть два этапа. Первый – надо купить акции, второй – нужно сделать проектное финансирование для строительства терминала.

– На покупку акций какие деньги идут?

– Акционерные.

– То есть они есть. Вы бы могли их тратить, скажем, на те же зарплаты.

– Мы и тратим какую-то часть на зарплаты. Например, в Саратов, где мы построили новый аэропорт, сейчас направляем полмиллиарда рублей акционерных денег на покрытие убытков, и будем, видимо, делать это еще долго. Да, мы сегодня активно берем в долг. Да, наш кредитный портфель растет, и банки нам сегодня предоставляют деньги. Здесь нет какого-то противоречия: есть операционный бизнес, есть инвестиционный бизнес. А если говорить про субсидии, у них целевое назначение, и **Росавиация** это жестко контролирует.

– Возможны ли другие сделки этом году? Росимущество, к примеру, сообщило о планах приватизировать во II квартале аэропорты Магнитогорска, Элисты, Грозного. «Аэропортам регионов» они были бы интересны?

– Позовут – придем, пока не звали. В конце февраля ждем подведения итогов конкурса на Сахалин.

– Вы туда идете как «АБС» или самостоятельно?

– Самостоятельно.

– А с Благовещенском какая ситуация?

– Я надеюсь, что в ближайшее время суд примет решение. И аэропорт уйдет или в новый конкурс, или истинному победителю.

– А Оренбург вам интересен, вы пойдете на конкурс?

– Скорее всего, да. Но там есть свои нюансы: это единое авиапредприятие, помимо аэропорта там еще авиакомпания с долгами перед ГТЛК.

– То есть вы хотите от них реорганизации перед тем, как зайти?

– Любому профильному инвестору хочется получить в работу только аэропорт. Но судя по тому, как идет процесс, рассчитывать на выделение авиакомпании не приходится. Поэтому победителю достанется все целиком. А так, конечно, это интересный регион, тем более Федерация начинает там проект реконструкции полосы.

– А в составе «АБС» вы куда будете заходить в ближайшее время?

– Из тех конкурсов, которые есть, пока все. Нам бы пока запустить то, что мы начали. Сейчас идет работа по совсем малым аэропортам. Изучаем, что можно с ним делать в плане развития. Это сложная комплексная задача – нужно увязать и федеральные

инвестиции, и региональные, и частные. Я думаю, мы, может быть, в течение полугода сможем что-то более конкретно рассказать по этой программе.

<https://www.aviaport.ru/digest/2021/02/19/667443.html>

74.RU; АЛЛА СКРИПОВА; 2021.02.19; ЧЕЛЯБИНСКУ ПОДЫСКАЛИ ЕЩЕ ОДНУ АВИАКОМПАНИЮ С ПАРКОМ «СУПЕРДЖЕТОВ»

Столица Южного Урала станет вторым региональным хабом авиакомпании Red Wings. Об этом 74.RU сообщил представитель авиаперевозчика.

Решение принято в рамках создания региональных баз для обслуживания отечественных самолетов Sukhoi Superjet 100, о которых объявили корпорации АЕОН (в нее входит компания «Новапорт», управляющая аэропортом Бalandино) и «Ростех» (контролирует авиакомпанию Red Wings). Мы спросили экспертов, почему базой для «Суперджетов» выбран именно Челябинск и как это решение повлияет на расширение маршрутной сети и цену билетов.

Сервисные центры по обслуживанию отечественных самолетов Sukhoi Superjet 100 построят в трех аэропортах – в Челябинске, Перми и Калининграде, сообщила газета «Ведомости». По словам генерального директора «Новапорта» Сергея Рудакова, компания проинвестирует создание баз обслуживания – ангар, лаборатории, оборудование – под договор долгосрочной аренды с авиакомпанией Red Wings. А перевозчик, в свою очередь, будет базировать свой парк SSJ 100 в этих городах. Инвестиции в каждый сервисный центр оценили в 1,5 миллиарда рублей. Но, как уточнил Сергей Рудаков, объем вложений будет зависеть от трафика, который сможет обеспечить авиакомпания.

Известно, что Red Wings сделал ставку на развитие хабовой модели перевозок с базами в региональных аэропортах. В сентябре прошлого года авиакомпания открыла первый региональный хаб в Кольцово (Екатеринбург). Программа региональных полетов на SSJ 100 позволила запустить оттуда пять новых направлений – в Волгоград, Махачкалу, Саратов, Нижний Новгород и Кемерово. Ранее прямых рейсов в эти города из Екатеринбурга не было.

Теперь у перевозчика – большие планы на Челябинск, подтвердили 74.RU в компании Red Wings.

– Принято решение, что аэропорт Бalandино (Челябинск) станет второй региональной базой авиакомпании Red Wings, откуда будут летать российские самолеты SSJ 100, – рассказал представитель Red Wings. – Аэропорты Калининграда и Перми также могут стать региональными базами в ближайшем будущем. Все они входят в холдинг «Новапорт».

Сейчас авиакомпания Red Wings эксплуатирует 14 самолетов Airbus и 4 лайнера Sukhoi Superjet (SSJ 100). В планах перевозчика к 2025 году нарастить количество SSJ 100 до 60. Этому должна поспособствовать господдержка – государство пообещало авиакомпаниям субсидировать стоимость летного часа Sukhoi Superjet.

– Этот перевозчик, летающий также на Superjet 100, имеет базы в Ростове, Краснодаре и открывает третью в Минеральных Водах. Компания радикально улучшила связность этих городов со множеством других пунктов России, в том числе с Челябинском, – отметил транспортный редактор Travel.ru Юрий Плохотниченко. – Похоже, Red Wings собирается базировать свои самолеты в Челябинске и Перми (в дополнение к Екатеринбург), и для этого требуются базы техобслуживания. Superjet 100 – самолет хоть и вполне надежный в воздухе, но все же весьма требовательный к наличию большого запаса запчастей хотя бы в базовых аэропортах.

Одной из главных проблем отечественных самолетов SSJ 100 эксперты считают отсутствие инфраструктуры для технического обслуживания. При любой неисправности или поломке приходится часами ждать, когда из Москвы прилетит сертифицированный техник с нужными деталями и запчастями. В итоге эксплуатация «Суперджетов» влетает

перевозчикам в копеечку. Поэтому, как только в России появится больше баз обслуживания этих лайнеров, тут же сократятся сроки прохождения техобслуживания и ремонта. А для авиакомпаний использование SSJ 100 станет менее затратным.

«Ростех» с прошлого года, несмотря на пандемию, занимается созданием крупного регионального перевозчика, обратили внимание эксперты. Базовой компанией выбран Red Wings. Причина проста: перевозчик принадлежит Объединенной авиастроительной корпорации, а та недавно вошла в «Ростех».

– Авиакомпания намерена развивать маршрутную сеть из региональных хабов. В Екатеринбурге проект запущен, настала очередь других регионов. Гендиректор Red Wings Евгений Ключарев уже говорил, что SSJ 100 экономически эффективен для сегодняшних пассажиропотоков, хорошо подходит для маршрутов небольшой протяженности. Самолет небольшой, его можно загрузить под 100%, тогда как Airbus будет летать полупустым. Итоги прошлого года подтвердили эффективность Sukhoi Superjet. Например, «Азимут» показал феноменальный результат на SSJ 100 – перевез пассажиров больше, чем в 2019 году, – рассказал главный редактор портала Avia.ru Роман Гусаров. – Задача Red Wings – свозить пассажиров из соседних городов в региональные хабы, а уже оттуда большими самолетами переправлять в курортные регионы, Москву, Санкт-Петербург и за рубеж.

Главный смысл этой бизнес-модели – летать не через Москву, а через крупные города в регионах, указал эксперт. До сих пор 80% рейсов в России завязаны на столицу. Поэтому такой подход, по его словам, вполне оправдан и давно назрел.

«Ростех» одним проектом убивает двух зайцев: развивает авиакомпанию и решает задачу загрузки своих предприятий заказами. Сами города, где будут строить базы обслуживания самолетов, – тоже в плюсе, указали аналитики. Аэропорт получит возможности для развития: увеличение взлетов-посадок, рост пассажиропотока и объемов услуг, увеличение рабочих мест и налоговых отчислений.

Если проект в целом удастся, из Челябинска могут запустить новые прямые рейсы – внутренние и международные, уверен транспортный редактор Travel.ru Юрий Плохотниченко.

Пользу получают и обычные жители Челябинска – чем больше рейсов, тем дешевле билет, согласен главный редактор портала Avia.ru Роман Гусаров.

В начале года Челябинск уже называли среди претендентов на базу для лоукостера. Тогда **министр транспорта Виталий Савельев** поручил проработать вопрос по созданию бюджетных авиакомпаний в Сибири и на Дальнем Востоке. В качестве мест базирования упоминались Калининград, Жуковский, Челябинск и другие города. Поначалу все решили, что речь идет о создании совершенно новой авиакомпании – типа «Победы». Но, судя по последним новостям, решено развивать низкотарифные перевозки на базе действующих авиакомпаний. Эта тема, кстати, обсуждалась на январском совещании в **Росавиации**.

В этом году «Аэрофлот» ушел из Челябинска. Все рейсы перевозчика из Москвы в Челябинск и Магнитогорск теперь выполняет авиакомпания «Россия» на отечественных самолетах Sukhoi Superjet 100.

<https://74.ru/text/business/69776012>

РИА НОВОСТИ; 2021.02.19; РОСАВИАЦИЯ НЕ ПОДТВЕРДИЛА ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ЧАРТЕРНЫХ ПОЛЕТОВ В ЕГИПЕТ

Росавиация не подтвердила сообщения о скором возобновлении чартерных рейсов на египетские курорты.

Таким образом, ведомство опровергло появившиеся в некоторых СМИ сообщения о том, что с 28 марта чартеры начнут летать из России в Шарм-эш-Шейх и Хургаду.

Россия приостановила авиасообщение с Египтом в ноябре 2015 года, после крушения российского лайнера на Синайском полуострове. Тогда погибли 224 человека – это была самая массовая гибель россиян в авиакатастрофе всю историю авиации. Ответственность за крушение самолета взяла на себя террористическая группировка «Исламское государство».

Регулярные рейсы в Каир возобновились в апреле 2018 года, но египетские курорты оставались закрытыми для чартеров из России. В марте прошлого года авиасообщение снова было прервано из-за пандемии коронавируса, его восстановили в сентябре.

В январе российские эксперты провели очередную проверку в аэропортах Хургады и Шарм-эш-Шейха. По словам российского посла Георгия Борисенко, это необходимо для возобновления чартерных полетов.

<https://ria.ru/20210219/rosaviatsiya-1598175880.html>

На ту же тему:

- [Вести.ru, Москва, 19 февраля 2021, В Росавиации не подтвердили возобновление чартеров в Египет](#)
- [Газета.Ru, Москва, 19 февраля 2021, Росавиация не подтвердила возобновление чартерных рейсов из РФ на курорты Египта](#)
- [ИА Regnum, Москва, 19 февраля 2021, В Росавиации не подтвердили возобновление чартеров на курорты Египта](#)
- [НТВ \(ntv.ru\), Москва, 19 февраля 2021, Росавиация не подтвердила возобновление чартеров в Египет](#)
- [Российская газета \(rg.ru\), Москва, 19 февраля 2021, Росавиация не подтвердила информацию о возобновлении чартеров в Египет](#)
- [Коммерсантъ. Новости Online, Москва, 19 февраля 2021, Египет ждет россиян весной](#)
- [Московский Комсомолец \(mk.ru\), Москва, 19 февраля 2021, Росавиация опровергла слухи о возобновлении чартерных полетов в Египет](#)
- [ПРАЙМ, Москва, 19 февраля 2021, Росавиация не подтверждает возобновление чартеров на курорты Египта](#)
- [RT \(russian.rt.com\), Москва, 19 февраля 2021, Росавиация не подтвердила возобновление чартерных рейсов в Египет – RT на русском](#)
- [Известия \(iz.ru\), Москва, 19 февраля 2021, Росавиация не подтвердила возобновление чартеров на курорты Египта](#)
- [РБК \(rbc.ru\), Москва, 19 февраля 2021, Росавиация опровергла возобновление чартеров на курорты Египта](#)
- [ИА Москва \(mskagency.ru\), Москва, 19 февраля 2021, Росавиация не подтвердила информацию о возобновлении чартерных полетов в курортные города Египта](#)
- [ТАСС, Москва, 19 февраля 2021, Росавиация не подтверждает возобновление чартерных полетов в курортные города Египта](#)
- [Российская газета \(rg.ru\), Москва, 19 февраля 2021, Росавиация ответила на сообщения о возобновлении чартеров в Египет](#)

РИА НОВОСТИ; 2021.02.19; ЭКСПЕРТ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ИНФОРМАЦИЮ О НАЧАЛЕ ПОЛЕТОВ НА КУРОРТЫ ЕГИПТА

Официальной информации об открытии полетной программы из городов России на египетские курорты пока не поступало ни от российской, ни от египетской стороны, сообщил РИА новости вице-президент Ассоциации туроператоров России (АТОР) Дмитрий Горин.

В четверг в СМИ появились сведения со ссылкой на заявление главы управления гражданской авиации Египта Ашрафа Нувейра о том, что после полученного от

российских властей одобрения на возвращение туристов в Шарм-эш-Шейх и Хургаду, было принято решение о возобновлении чартерного сообщения с 28 марта.

«Пока продолжают выполняться рейсы в Каир по расширенному графику и увеличенной квоте. Уже летают самолеты не только из Москвы, но и из городов России, сейчас стартуют рейсы из Ростова-на-Дону с транзитной перевозкой. Но официальной информации об открытии полетной программы в Хургаду и Шарм-эш-Шейх на данный момент нет», – заявил Горин.

Собеседник агентства напомнил, что в авиации есть понятие допуска, разрешения на полетную программу, и все перевозчики ежемесячно или ежегодно обновляют их.

«Так как 28 марта начинается летняя навигация, то авиакомпании обновляют годовые допуски на направления. При этом его наличие при закрытом воздушном сообщении не дает возможность планировать полетные программы», – прокомментировал ситуацию эксперт.

<https://ria.ru/20210219/egipet-1598146938.html>

REGNUM; 2021.02.19; БЛИЗКИЕ ПОГИБШИХ НАД СИНАЕМ ВОЗМУЩЕНЫ ПЛАНАМИ ВОЗОБНОВИТЬ ПОЛЁТЫ В ЕГИПЕТ

Родственники погибших пять лет назад в авиакатастрофе над Синаем пассажиров и экипажа российского самолета восприняли сообщение министерства гражданской авиации Египта о предстоящем возобновлении авиасообщения с Россией как наплевательское отношение к их горю. Об этом корреспонденту ИА REGNUM заявила 19 февраля председатель совета благотворительного фонда «Рейс 9268» Ирина Захарова, потерявшая в той авиакатастрофе дочь.

Как рассказала собеседница агентства, накануне родственники жертв катастрофы направили запрос в Следственный комитет РФ по поводу появившейся в СМИ информации о том, что российские власти рассматривают возможность возобновить чартерные авиарейсы в Египет. В ответ им сообщили, что в РФ официальных документов по этому поводу нет.

«Естественно, если это произойдет со стороны наших властей, это говорит о том, что на нас всем просто наплевать, и наши люди, которых там погубили, ничего не значат для нас и нашего правительства, – прокомментировала Ирина Захарова. – Это будет самое страшное».

Она также указала, что следствие по авиакатастрофе, которую устроили террористы, до сих пор не закончено, точка в деле об убийстве сотен людей не поставлена.

«Мы неоднократно обращались в Министерство иностранных дел и СКР с тем, чтобы, в конце концов, привели к какому-то знаменателю. Мы предполагаем, какой ответ может быть – это в интересах государства. Наши люди – заложники каких-то экономических договоренностей. По нам это самый большой удар будет, по родственникам погибших», – попытожила собеседница агентства.

<https://regnum.ru/news/society/3195814.html>

ИЗВЕСТИЯ; 2021.02.19; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТОВ МОСКВЫ В ЯНВАРЕ СНИЗИЛСЯ НА 45% В ГОДОВОМ ВЫРАЖЕНИИ

В январе пассажиропоток московских аэропортов – Внуково, Шереметьево и Домодедово – снизился на 45,4% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, до 3,9 млн человек. Об этом сообщается 19 февраля на сайте **Росавиации**.

На международных линиях число пассажиров упало на 83,8%, до 544,6 тыс. человек, на внутренних – на 10,8%, до 3,3 млн.

В январе аэропорт Шереметьево снизил перевозки на 60,3% – до 1,3 млн, Домодедово – на 30,6%, до 1,5 млн, Внуково – на 33,8%, до 1 млн пассажиров.

11 февраля **Росавиация** также сообщала о снижении пассажиропотока в первом месяце 2021 года. По данным ведомства, услугами авиакомпаний в январе воспользовались 5,5 млн человек. Перевозки «Аэрофлота» упали на 60%. Авиакомпания S7 перевезла 1,91 млн пассажиров. Этот показатель на 13% меньше объемов, зафиксированных за аналогичный период прошлого года. Услугами «Победы» воспользовались 928 тыс. пассажиров, объем перевозок авиакомпании сохранился на уровне января 2020 года.

Регулярное и чартерное авиасообщение было приостановлено Россией в марте в связи с ситуацией с коронавирусом. Позднее постепенно ограничения на авиасообщение с рядом государств снимались.

<https://iz.ru/1126930/2021-02-19/passazhiropotok-aeroportov-moskvy-v-ianvare-snizilsia-na-45>

На ту же тему:

- [ТАСС, Москва, 19 февраля 2021, Домодедово в январе стал крупнейшим в России аэропортом по пассажиропотоку](#)
- [ИА Москва \(mskagency.ru\), Москва, 19 февраля 2021, Пассажиропоток аэропортов Московского авиаузла в январе снизился на 45,4% – до 3,9 млн человек](#)

ИЗВЕСТИЯ; 2021.02.19; В ПОСОЛЬСТВЕ РАССКАЗАЛИ О ВОЗМОЖНЫХ СРОКАХ ОТКРЫТИЯ КИПРА ДЛЯ РОССИЯН

Республика Кипр примет российских туристов, вероятно, не ранее 1 апреля. Об этом сообщили в пятницу, 19 февраля, в посольстве России в Никосии.

«В **минтрансе** Кипра подтвердили предположения, что с 1 марта и ориентировочно до 1 апреля Россия, скорее всего, будет занесена в так называемую серую категорию в реестре кипрского министерства здравоохранения, пребывание в которой исключает возможность приезда туристов из РФ на остров», – сказали ТАСС в российском дипломатическом представительстве.

Источник также отметил, что в **минтрансе** дали понять, что до 1 апреля Россия, скорее всего, не войдет в отличительные категории, которые дают право туристам приезжать на Кипр без специального разрешения.

Ранее, 18 февраля, стало известно, что власти Кипра примут новые меры по борьбе с коронавирусом. С 1 марта страна присвоит всем государствам, откуда в страну прибывают туристы, цвета по риску распространения COVID-19. От цветов стран будут зависеть требования, предъявляемые к приезжающим.

Кипр возобновит оформление туристических виз гражданам России с 1 марта. Об этом «Известиям» заявили в посольстве страны в Москве. Там уточнили: процесс подачи документов на визу полностью перейдет в онлайн-формат, заявку нужно будет регистрировать в электронном виде через веб-сайты посольства и консульств. По прибытии на Кипр у граждан РФ запросят отрицательный ПЦР-тест на коронавирус. При этом сертификат о вакцинировании его не заменит, нужен будет именно результат теста.

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

<https://iz.ru/1127366/2021-02-19/v-posolstve-rasskazali-o-vozmozhnykh-srokakh-otkrytiia-kipra-dlia-rossiian>

ПРАЙМ; 2021.02.20; «ЯКУТИЯ» НАЧАЛА ПРОДАЖУ ЛЬГОТНЫХ БИЛЕТОВ ИЗ САМОГО СЕВЕРНОГО ГОРОДА РФ В МОСКВУ

Авиакомпания «Якутия» в субботу открыла продажу субсидированных авиабилетов для жителей Дальнего Востока по маршруту Москва – Певек – Москва, сообщает департамент промышленной политики Чукотки.

«Сегодня, 20 февраля, на Чукотке авиакомпания «Якутия» до 1 мая открыла продажу субсидируемых билетов по стоимости 9700 рублей (без учета сборов) в одном направлении по маршруту Москва-Певек-Москва. На каждый рейс предоставляется квота в количестве 10 мест, за исключением крайнего рейса на 28 апреля – все билеты распроданы ранее», – говорится в сообщении.

Также с начала года открыта продажа для льготной категории граждан – пенсионеров, инвалидов, многодетных семей, граждан до 23 лет. Стоимость билета – 9000 рублей без учета сборов. В продаже осталось чуть более 50 билетов.

Правительство региона прорабатывает с авиакомпаниями вопрос онлайн-продажи льготных билетов. С **министерством транспорта РФ** обсуждается отдельное решение по снижению стоимости перевозки жителей Певека в Москву в период реконструкции взлетно-посадочной полосы с мая 2021 по октябрь 2022 года.

Со вторника авиакомпания Utair открыла на Чукотке продажу субсидированных билетов для жителей Дальнего Востока по маршруту Анадырь – Москва – Анадырь.

Премьер-министр России **Михаил Мишустин** подписал постановление, предоставляющее доступ к льготным авиабилетам всем жителям Дальнего Востока. Ранее право на них имели только пожилые люди, молодежь и инвалиды. В списке субсидированных рейсов 21 маршрут с территории Дальнего Востока в Москву, Санкт-Петербург и обратно.

REGNUM; 2021.02.19; САХАЛИН С МОСКВОЙ СВЯЖУТ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РЕЙСЫ В СЕЗОН ОТПУСКОВ

В отпускной сезон число авиарейсов между Москвой и Сахалином увеличится. Об этом удалось договориться властям островного региона с авиакомпанией «Россия», сообщили корреспонденту ИА REGNUM в областном правительстве.

С 16 мая по 3 октября с Южно-Сахалинска в Москву самолеты будут летать два раза в день, а с 4 июня по 26 сентября третий рейс добавят еще по пятницам и субботам.

В сезон отпусков направление до Москвы и обратно является самым популярным у жителей Сахалина и Курил. Практически ежегодно на эти рейсы образуется дефицит билетов.

Как сообщало ИА REGNUM, **Росавиация** подвела итоги отбора авиакомпаний, которые получают субсидии из федерального бюджета, для льготных перевозок жителей Дальнего Востока.

<https://regnum.ru/news/3196478.html>

ИНТЕРФАКС; 2021.02.19; ГАЗПРОМ ПОТРАТИТ 41 МЛРД РУБ. НА СТРОИТЕЛЬСТВО АЭРОПОРТОВОГО КОМПЛЕКСА «ЛЕВАШОВО» В ПЕТЕРБУРГЕ

«Газпром» (МОЕХ: GAZP) потратит 41 млрд руб. на строительство аэропортового комплекса «Левашово» в Санкт-Петербурге, сообщается в материалах концерна.

ООО «Газпром инвест» заключает с единственным поставщиком контракт на выполнение строительно-монтажных и пусконаладочных работ, предусмотренных проектной и рабочей документацией, необходимых для строительства объекта и его последующей эксплуатации по инвестиционному проекту «Аэропортовый комплекс на аэродроме «Левашово».

Общая стоимость работ – 40,839 млрд рублей. В том числе в 2022 году подлежит освоению 6,464 млрд рублей, в 2023 – 25,159 млрд рублей (пик финансирования проекта) и в 2024 г. – 9,215 млрд рублей.

Срок исполнения обязательств по контракту – ноябрь 2024 года.

ПРАЙМ; 2021.02.19; ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ МАРШРУТЫ В ТРУДНОДОСТУПНЫЕ МЕСТА НЕ ДОЛЖНЫ СОКРАЩАТЬСЯ – БЕЛОУСОВ

Безальтернативные железнодорожные маршруты в РФ или маршруты в труднодоступные населенные пункты не должны сокращаться, заявил в ходе итогового заседания правления **РЖД** за 2020 год первый **вице-премьер**, председатель совета директоров компании **Андрей Белоусов**.

«Организаторы пригородного сообщения, **РЖД**, регионы и пригородные компании должны работать в едином ключе. Финансирование соответствующих обязательств должно выполняться в полном объеме и своевременно. При этом не должны сокращаться безальтернативные маршруты и маршруты в труднодоступные населенные пункты. Должна сохраняться поддержка для льготных категорий граждан», – сказал **Белоусов**.

Он также отметил, что в текущем году ожидается увеличение пассажиропотока в пригородном сообщении на 12% к уровню 2019 года.

«В 2019 году **РЖД** обеспечена перевозка 1,2 миллиарда человек, из них в пригородном сообщении – более 1 миллиарда человек. В этом году ожидается увеличение транспортной работы в пригородном сообщении на 12% к уровню 2019 года», – объяснил он.

«Мониторинг ситуации в пригородном комплексе ведется на постоянной основе. Данный вопрос находится на особом контроле у президента Российской Федерации», – заключил **Белоусов**.

ТАСС; 2021.02.19; ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ РЖД В 2020 ГОДУ СОСТАВИЛА 300 МЛН РУБ.

Чистая прибыль ОАО «Российские железные дороги» (**РЖД**) по итогам 2020 года составила 300 млн рублей. Об этом заявил первый **вице-премьер** РФ, председатель совета директоров **РЖД** **Андрей Белоусов** в ходе итогового заседания правления компании за 2020 год.

«В прошлом году компания зафиксировала чистую прибыль в размере 300 млн рублей», – сказал он.

По словам **Белоусова**, **РЖД** играют большую роль в российской экономике РФ, а вклад компании в ВВП страны достиг 5,5%. «Вклад компании и всех предприятий кооперации в ВВП России в прошлом году составил 5,5%. Удельный вес железнодорожного транспорта без учета трубопроводного в грузообороте страны достиг 87%», – отметил он.

Белоусов добавил, что пандемия коронавируса привела к снижению показателей по перевозкам. «Пассажиропоток снизился на 27,2% и составил 872 млн человек. Грузопоток также сократился, но в меньших масштабах – на 2,7%, до 1,24 млрд тонн», – сказал первый **вице-премьер**.

Ранее сообщалось, что чистая прибыль **РЖД** по российским стандартам бухгалтерского учета по итогам 2019 года составила 53 млрд руб.

В 2021 году «Российские железные дороги» направят 120 млрд рублей собственных средств на обновление подвижного состава. «Планы по обновлению подвижного состава – это второй вопрос, который должен находиться на особом контроле, потому что от этого зависит работа сотен тысяч смежников. На эти цели в 2021 году будет направлено более 120 млрд рублей собственных средств компании», – отметил **Белоусов**.

По словам первого **вице-преьера**, необходимо повышать прозрачность железнодорожных перевозок. «Для повышения прозрачности железнодорожных перевозок необходимо реализовать механизм заключения договоров на принципах «вези или плати» с основными грузоотправителями. В первую очередь надо отработать перевозку угля. Эта задача самая острая», – отметил он.

Белоусов добавил, что все юридические вопросы, связанные с возможностью заключения таких договоров, должны быть решены в первом полугодии, а до конца года нужно

постараться перейти на эту систему в пилотном режиме. «Это очень важная работа, она позволит перейти на качественно новый уровень планирования перевозок», – сказал он.

Пригородные электрички

РЖД предлагают в 2021 году сосредоточиться на определении новой общей модели осуществления пригородных перевозок, сообщил в ходе заседания глава РЖД Олег Белозеров.

«Необходимо определиться с общей моделью функционирования пригорода, реализация которой позволит не только обеспечивать текущие перевозки, но и развиваться в соответствии с запросами пассажиров. И это один из ключевых вопросов для решения в 2021 году», – сказал он.

Перевозки пассажиров по сети РЖД по итогам 2020 года упали по сравнению с 2019 годом на 27,4%, до 869,4 млн, ранее сообщила компания. В дальнейшем следовании отправлено 67,5 млн пассажиров (-42,1%), в пригородном сообщении – 801,9 млн человек (-25,8%).

Перевозка пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении осуществляется в 72 субъектах РФ 25 пригородными пассажирскими компаниями, в том числе частными.

<https://tass.ru/ekonomika/10739183>

ПРАЙМ; 2021.02.19; РЖД АНОНСИРОВАЛИ В 2021 Г ПРАВОВУЮ МОДЕЛЬ РЫНКА ПЕРЕВОЗОК И НОРМАТИВНУЮ БАЗУ БЕСПИЛОТНИКОВ

РЖД в 2021 году планируют представить правовую модель рынка перевозок и ожидают завершения формирования нормативной базы для беспилотников, сообщил гендиректор компании Олег Белозеров на итоговом правлении.

По его словам, РЖД совместно с **Минтрансом России** в 2020 году провели масштабную работу по нормативно-правовому регулированию. Совершенствование нормативной базы идет по всем ключевым направлениям, отметил глава РЖД.

«Компания начала подготовку предложений по правовой модели рынка перевозок, которую мы представим во втором квартале. Кроме того, в первой половине 2021 года мы должны завершить формирование нормативной базы в области беспилотного вождения», – сообщил Белозеров в пятницу.

Он резюмировал, что общая задача состоит в том, чтобы нормативная база не только не сдерживала, но и работала на опережение, создавала необходимые условия развития.

РЖД, как сообщалось, занимаются проектом по запуску беспилотных электропоездов «Ласточка» на Московском центральном кольце (МЦК).

ПРАЙМ; 2021.02.19; РЖД РАССЧИТЫВАЮТ НА ПОЯВЛЕНИЕ В 2021 ГОДУ МОДЕЛИ ПРИГОРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК

РЖД рассчитывают на появление в 2021 году общей модели пригородных перевозок, сообщил гендиректор компании **Олег Белозеров** на итоговом правлении.

Он отметил, что **РЖД** в течение нескольких лет совместно с регионами прорабатывали вопросы финансовой устойчивости пригородных компаний, и в 2019 году эта задача была практически выполнена.

«Но вызовы 2021 года заставляют вновь вернуться к вопросу компенсации за пригородные перевозки. Здесь благодарю Андрея Рэмовича и поручения, полученные от **президента РФ** по поддержке регионов в урегулировании данной ситуации. Помимо этого, необходимо определиться с общей моделью функционирования пригорода, реализация которой позволит не только обеспечивать текущие перевозки, но и развиваться в соответствии с запросами пассажиров. И это один из ключевых вопросов для решения в 2021 году», – сказал глава **РЖД**.

Согласно презентации **Белозерова**, показанной в ходе правления, среди задач на 2021 год компенсации за пригородные перевозки с учетом перевозок в условиях пандемии. «Мы рассчитываем на поддержку субъектов и правительства РФ», – говорится там.

Перевозки пассажиров в электричках с 2011 года осуществляют пригородные пассажирские компании (ППК), которые созданы **РЖД** совместно с регионами. ППК рассчитывают экономически обоснованные тарифы на перевозки и представляют их властям субъектов РФ. Регионы устанавливают окончательный размер тарифа, чаще всего ниже экономически обоснованного уровня, а выпадающие доходы перевозчика – разницу между фактическим тарифом и экономически обоснованным – субъект должен возмещать ППК.

Модель пригородных железнодорожных перевозок в России обсуждается на различных уровнях уже несколько лет.

ТАСС; 2021.02.19; РЖД ОЖИДАЮТ ВОССТАНОВЛЕНИЯ СПРОСА НА ГРУЗОВЫЕ ПЕРЕВОЗКИ В 2021 Г.

РЖД в 2021 г. ожидают постепенного восстановления спроса на грузовые перевозки. Об этом замглавы **РЖД** Алексей Шило сообщил в ходе итогового заседания правления компании за 2020 г.

«2021 год, на самом деле, у нас ожидания достаточно хорошие. Мы ожидаем постепенное восстановление спроса на грузовые перевозки. Это подтверждается и актуальными планами крупных холдингов, это подтверждается нашими собственными маркетинговыми исследованиями», – сказал он.

Погрузка на **сети РЖД** в январе 2021 г. увеличилась по сравнению с аналогичным периодом годом ранее на 1% и достигла 101,2 млн т. Погрузка по итогам 2020 г. составила 1 млрд 243,6 млн т, что на 2,7% меньше, чем в 2019 г.

ТАСС; 2021.02.19; «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» (РЖД) НАПРАВЯТ В 2021 ГОДУ 120 МЛРД РУБЛЕЙ СОБСТВЕННЫХ СРЕДСТВ НА ОБНОВЛЕНИЕ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА.

Об этом заявил первый **вице-премьер** РФ, председатель совета директоров **РЖД Андрей Белоусов** в ходе итогового заседания правления компании за 2020 год.

«Планы по обновлению подвижного состава – это второй вопрос, который должен находиться на особом контроле, потому что от этого зависит работа сотен тысяч смежников. На эти цели в 2021 году будет направлено более 120 млрд рублей собственных средств компании», – отметил первый **вице-премьер**.

По словам **Белоусова**, необходимо повышать прозрачность железнодорожных перевозок. «Для повышения прозрачности железнодорожных перевозок необходимо реализовать механизм заключения договоров на принципах «вези или плати» с основными грузоотправителями. В первую очередь надо отработать перевозку угля. Эта задача самая острая», – отметил он.

Вице-премьер добавил, что все юридические вопросы, связанные с возможностью заключения таких договоров, должны быть решены в первом полугодии, а до конца года нужно постараться перейти на эту систему в пилотном режиме. «Это очень важная работа, она позволит перейти на качественно новый уровень планирования перевозок», – сказал он.

ТАСС; 2021.02.19; ФЕДЕРАЛЬНАЯ АНТИМОНОПОЛЬНАЯ СЛУЖБА РОССИИ (ФАС) ПРОДОЛЖИТ РАБОТУ ПО СОЗДАНИЮ НОВОЙ МОДЕЛИ ТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ В СФЕРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Об этом в ходе заседания правления **РЖД** по итогам 2020 г. сообщил замглавы ведомства Петр Иванов.

«ФАС России совместно с Минэкономразвития России продолжит работу над новой моделью государственного тарифного регулирования. Также предполагается синхронизировать с Министерством транспорта России работу по совершенствованию нормативно-тарифного регулирования в сфере железнодорожных перевозок», – сказал он. Ранее глава Минтранса Виталий Савельев в ходе заседания правления РЖД отметил необходимость перехода к новой тарифной политике в сфере грузовых железнодорожных перевозок.

В 2020 г. РЖД предложили изменить принятые в 2017 г. долгосрочные тарифные решения, в том числе провести в 2021 г. дополнительную индексацию тарифов на порожний пробег вагонов и перевозку грузов в контейнерах. Предложения компании вызвали бурную реакцию участников рынка, против которых выступили в том числе железнодорожные операторы и металлурги. В результате правительство РФ решило сохранить параметры долгосрочной тарифной политики РЖД на 2021 г. и отказаться от дополнительной индексации грузовых тарифов. Таким образом, повышение тарифов на железнодорожные перевозки в пределах лимита, который определен принципом «инфляция минус 0,1%», составило 3,7%.

РЖД в 2021 г. предложат участникам рынка ряд тарифных решений, которые могут вступить в силу уже в 2022 г., среди них – дополнительная индексация перевозок контейнеров и антрацита, сообщил в начале 2021 г. заместитель генерального директора компании Алексей Шило.

ПРАЙМ; 2021.02.19; Ж/Д РФ И ФИНЛЯНДИИ ВОЗОБНОВЯТ ПОЕЗДА ЗА МЕСЯЦ ПОСЛЕ РЕШЕНИЙ ОБ ОТКРЫТИИ ГРАНИЦ – VR GROUP

Железнодорожное пассажирское сообщения между Россией и Финляндией планируется возобновить в течение месяца после принятия странами решений об открытии границ, сообщил президент VR Group (железные дороги Финляндии) Янссон Рольф.

Между Россией и Финляндией курсировали поезда «Лев Толстой» Москва-Хельсинки и Allegro («Аллегро») Санкт-Петербург-Хельсинки. Из-за пандемии COVID-19 они были отменены.

«В настоящее время нашими компаниями согласован план поэтапного возобновления пассажирского сообщения, в котором особое место уделено вопросам обеспечения безопасности пассажиров. Согласно планам, движение будет возобновлено в течение месяца после принятия государственными органами наших стран решения об открытии границ», – сказал Рольф в пятницу на годовом итоговом заседании правления РЖД.

Он рассказал, что за первые два с половиной месяца 2020 года до приостановки пассажирского сообщения между странами перевозки в поездах Allegro увеличились на 5,5%, «Лев Толстой» – на 28%. «И это при том, что в 2019 году был показан рекордный объем перевозок – 638,8 тысячи пассажиров», – отметил глава VR Group.

По его словам, были зафиксированы улучшения качественных показателей, в частности, по пунктуальности поездов Allegro. Меры по повышению качества услуг не остались без внимания клиентов: согласно опросу, вырос индекс лояльности пассажиров, продолжил Рольф. «Все это является хорошей основой для реализации перспективного проекта скоростного сообщения между Москвой и Хельсинки», – считает он.

Президент VR Group добавил, что грузовое сообщение между странами осуществляется без сбоев и ни один проект развития не был остановлен во время пандемии, а, наоборот, были начаты новые.

ТАСС; 2021.02.19; РОССИЯНЕ НАЗВАЛИ САМЫЕ КОМФОРТАБЕЛЬНЫЕ ПОЕЗДА

Скоростные поезда «Ласточка» стали в 2020 году самыми комфортабельными по мнению россиян, следует из результатов опроса Tutu.ru, с которыми ознакомился ТАСС.

Tutu.ru изучил более 100 тыс. откликов, которые пассажиры оставили после поездок в течение прошлого года, и составил рейтинг лучших поездов. Клиенты сервиса оценили внутрироссийские поезда, следующие по 258 маршрутам.

Первые три места рейтинга заняли «Ласточки» Ростов-на-Дону – Новороссийск, Екатеринбург – Курган, Санкт-Петербург – Бологое. Эти поезда, по мнению участников опроса, чистые, персонал вежливый, в вагонах просторно. При этом большинство опрошенных отметили, что кресла узкие, спинки не откидываются, а при высоком росте пассажира у него затекают ноги.

В первую десятку лучших в России вошли поезда «Красная стрела», «Невский экспресс» и «Сапсан», которые курсируют по маршруту Москва – Санкт-Петербург, «Иван Паристый» Москва – Брянск, «Волгоград» Москва – Волгоград. Пассажирам важно прежде всего, чтобы в путешествии их сопровождали вежливые проводники, в вагоне и в туалетах было чисто, а на завтрак была возможность выпить кофе. Испортить путешествие может отсутствие необходимого количества розеток, плохой климат-контроль и неработающий беспроводной интернет – эти минусы зафиксированы и в лучших поездах рейтинга.

Согласно опросу, 88,23% пассажиров оценивают свою поездку на поезде в 2020 году положительно, при этом 93% отдельно отмечают работу персонала и обслуживание, а 80% хвалят туалеты.

Аналитики Tutu.ru отмечают увеличение доли пассажиров, которые остались довольными опытом путешествия на поездах по России. По итогам 2018 года доля в целом положительных отзывов была на уровне 82,5%. Доля тех, кто оставил явно негативный отзыв после поездки на поезде, снизилась с 6,77% до 4,96%. При этом очевидно улучшилось состояние вагонов: два года назад их хвалили в 75% случаев, а теперь довольны 88% пассажиров, оставивших отклик. Число явно негативных оценок в отношении состояния вагонов сократилось с 12,15% до 5,26%.

<https://tass.ru/ekonomika/10739005>

ТАСС; 2021.02.19; В НОВОЙ МОСКВЕ В 2021 ГОДУ ПОЯВЯТСЯ ТРИ ПРИГОРОДНЫХ ВОКЗАЛА

Три пригородных вокзала появятся в Новой Москве в 2021 году. Об этом сообщается в пятницу в официальном Telegram-канале столичного департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры.

«В будущем они войдут в состав D4 и сделают комфортнее поездки для жителей ближайших районов. Здесь построят новые платформы с навесами от непогоды, сделают безопасные переходы через пути, а чтобы пользоваться станциями могли все пассажиры, установят лифты, пандусы и другие удобства», – говорится в сообщении.

По словам заместителя мэра Москвы Максима Ликсутова, в 2021 году в Новой Москве запланировано привести три станции к новому стандарту наземного метро: Кокошкино, Толстопальцево и Внуково.

«Вместо обычных железнодорожных остановок с минимальным комфортом здесь появятся современные вокзалы, которые создадут основу транспортного каркаса Новомосковского административного округа. За счет реконструкции станции станут более современными и комфортными для пассажиров, значит, повысится привлекательность Новой Москвы», – приводятся в сообщении слова заммэра Максима Ликсутова.

<https://tass.ru/ekonomika/10738665>

РИА НОВОСТИ; 2021.02.19; РЖД ПОЛУЧАТ ЗЕМЛЮ В ЦЕНТРЕ МОСКВЫ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ

РЖД получают в аренду участки в центре Москвы для развития железнодорожной инфраструктуры.

Как сообщила **пресс-служба** Москомстройинвеста, градостроительно-земельная комиссия города одобрила предоставление **ОАО «Российские железные дороги» (РЖД)** земельных участков общей площадью 0,4 гектара на улице Казакова и Золоторожском Валу для реконструкции участка Москва-Пассажирская-Курская – Москва-Товарная-Курская – Карачарово со строительством дополнительных главных путей и размещения железнодорожной инфраструктуры.

Срок аренды составляет шесть лет, уточняется в сообщении.

<https://realty.ria.ru/20210219/rzhd-1598139090.html>

РИА НОВОСТИ; 2021.02.19; СУД ОШТРАФОВАЛ РЖД ЗА НЕЛЕГАЛЬНО РАБОТАВШИЙ ВОКЗАЛ В СИБИРИ

Арбитражный суд после проверки прокуратуры оштрафовал на 250 тысяч рублей **ОАО «РЖД»** за работу железнодорожного вокзала Чаны в Новосибирской области без разрешения на ввод в эксплуатацию, сообщает в пятницу Западно-Сибирская транспортная прокуратура.

Вокзал на станции Чаны после комплексной реконструкции был открыт в присутствии губернатора Андрея Травникова и главы Западно-Сибирской железной дороги в октябре прошлого года. В надзорном ведомстве отметили, что нарушение было выявлено в ходе проведения Барабинской транспортной прокуратурой проверки исполнения градостроительного законодательства.

«Установлено, что **ОАО «РЖД»** осуществлялась эксплуатация железнодорожного вокзала Чаны Западно-Сибирской железной дороги в отсутствие полученного в установленном порядке разрешения на ввод его в эксплуатацию. В этой связи транспортный прокурор возбудил в отношении **ОАО «РЖД»** дело об административном правонарушении, предусмотренном частью 5 статьи 9.5 КоАП РФ (эксплуатация объекта капитального строительства без разрешения на

ввод его в эксплуатацию), по результатам рассмотрения которого Арбитражный суд Новосибирской области назначил юридическому лицу наказание в виде штрафа в размере 250 тысяч рублей», – говорится в сообщении.

В ведомстве добавили, что по результатам рассмотрения представления прокурора **ОАО «РЖД»** получило разрешение на ввод в эксплуатацию вокзала в министерстве строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ.

<https://ria.ru/20210219/vokzal-1598142379.html>

ПРАЙМ; 2021.02.19; ОБЩИЙ ПОРТОВЫЙ ИНВЕСТСБОР В 2021-2023 Г МОГУТ УТВЕРДИТЬ В ОБЪЕМЕ 18,65 МЛРД РУБ – ПРИКАЗ

Общий объем инвестиционного портового сбора в российских портах в 2021-2023 годах планируется утвердить в размере 18,652 миллиарда рублей, следует из приказа **Минтранса РФ**.

Документ зарегистрирован в министерстве юстиции 18 февраля. «Утвердить требуемый размер инвестиционного портового сбора на 2021 год – ?5 122,34 миллиона рублей, на 2022 год – 6 325,99 миллиона рублей, на 2023 год – ?7 203,97 миллиона рублей», – говорится в документе.

В ноябре **Минтранс** уже предлагал утвердить размер портового инвестсбора до 2023 года в этом объеме. Как отмечалось в пояснительной записке к проекту соответствующего приказа, расчет его размера производил ФГУП «Росморпорт» на основе данных о совокупной валовой вместимости судов за первые три квартала 2020 года.

Правительство РФ в 2019 году утвердило правила взимания в стране инвестиционного портового сбора с судов заграничного плавания. Предполагается, что размер сбора будет

определяться при согласовании с Федеральной антимонопольной службой (ФАС) РФ и не будет взиматься с судов, заходящих в порт без осуществления операций с грузами и обслуживания пассажиров, а также с транзитных и судов, повторно заходящих в порт после выхода из него по решению капитана порта или для производства девиационных работ.

Первоначально инвестиционный портовый сбор с судов заграничного плавания планировалось ввести уже в прошлом году, однако в связи с распространением коронавируса его введение было отложено до 2021 года.

АСИ; 2021.02.19; WWF НАПРАВИЛ ПИСЬМО В МИНТРАНС С ПРОСЬБОЙ ПОМОЧЬ ЗАЩИТИТЬ МОРСКИХ МЛЕКОПИТАЮЩИХ

В этот день WWF России обратился в **Министерство транспорта РФ** с просьбой помочь защитить этих животных.

«Очевидно, что обитатели морей с каждым годом все больше ощущают влияние хозяйственной деятельности человека. Такая тенденция может крайне негативно сказаться на состоянии и численности видов и целых популяций морских млекопитающих, в том числе занесенных в Красную книгу Российской Федерации», – рассказала Татьяна Шувалова, директор программы WWF России «Регулирование охраны окружающей среды и природопользования».

WWF провел исследование, в котором отметил требующие особого внимания места обитания морских млекопитающих. Начать одинаково охранять все эти места сложно с административной точки зрения.

«Моржи, нарвалы, каланы, сивучи и другие морские млекопитающие могут менять места для отдыха, нагула и рождения потомства. Более того, эти жизненно важные для животных территории относительно невелики по площади, достаточно многочисленны и заняты морскими млекопитающими не круглогодично.

Учитывая указанные особенности, не всегда целесообразно создавать на таких морских и прибрежных участках полноценные особо охраняемые природные территории (ООПТ). В то же время другие формы территориальной охраны во многих случаях оказываются попросту недоступными», – объяснила Шувалова.

WWF выразил надежду, что **Минтранс** поможет решить эту проблему. В письме на имя **министра транспорта РФ** WWF отметил необходимость введения временных или постоянных ограничений транспортной деятельности в морских районах, где полеты и судоходство – главные факторы негативного воздействия.

В заключение WWF попросил **Минтранс** разъяснить, каким образом можно закрывать некоторые морские районы для плавания.

<https://www.asi.org.ru/news/2021/02/19/wwf-napravil-pismo-v-mintrans-s-prosboj-pomoch-zashhitit-morskih-mlekopitayushhih/>

РОССИЙСКОЕ СУДОХОДСТВО; 2021.02.19; СУБСИДИИ НА ПЕРЕВОЗКИ ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ В ПЕРМСКОМ КРАЕ В 2021 ГОДУ ВЫРАСТУТ НА 14,8%

На субсидирование пассажирских перевозок самолетами, речным транспортом и пригородными электричками из бюджета Пермского края в 2021 году будет направлено почти на 240 млн руб. больше, чем в 2020 году, стало известно 17 февраля на заседании правительства Пермского края. В 2021 году субсидия на перевозки водным транспортом составит 20,1 млн руб. Об этом сообщила **пресс-служба** губернатора и правительства региона.

Глава Пермского края Дмитрий Махонин отметил, что обеспечение перевозок – одно из ключевых направлений в работе региональных властей. «Качественно организованные

пассажиры являются важной составляющей жизни людей, повышают ее комфорт. Территория края имеет свои географические особенности. Учитывая их, мы субсидируем затраты перевозчикам и расширяем маршрутную сеть. Это помогает повышать качество услуг и сохранять для людей цены на билеты ниже их фактической стоимости», – подчеркнул губернатор.

Авиаперелеты, поездки речным транспортом и электричками остаются востребованными: за 2020 год суммарный пассажиропоток превысил 7,2 млн человек. Поэтому субсидирование будет продолжено: на перевозки по всем трем направлениям в 2021 году будет направлено 853 млн руб.

Наиболее востребованным видом транспорта являются электрички: субсидия на них в 2021 году составит 517 млн руб. – на 80 млн руб. больше, чем годом ранее.

В части поддержки перевозок водным транспортом глава региона подчеркнул их особую значимость для края. Для жителей некоторых населенных пунктов водные артерии – единственная возможность добраться до того или иного пункта назначения. Кроме того, губернатор напомнил, что речные перевозки – перспективное для региона направление в части развития туризма. Краевые власти прорабатывают вопрос об открытии новых маршрутов, которые должны стать привлекательными для гостей региона.

Министр транспорта Пермского края Андрей Алякринский пояснил, что в 2021 году субсидия на данный вид перевозок составит 20,1 млн руб. – на 14,8% больше, чем годом ранее. «У нас действуют четыре основных маршрута, которые связывают Троицу и Сылву, Старые Ляды и Куликово, Березники и Быструю и Пермь с Заречным. Все они востребованы: в 2020 году пассажиропоток суммарно составил более 52 тыс. человек, в 2021 году планируем увеличить его до 60 тыс. Кроме того, в этом году впервые часть выделяемой субсидии должна быть направлена на ремонт и капитальный ремонт судов», – сказал министр.

Дмитрий Махонин подчеркнул, что важно не только ремонтировать суда, но и делать все, чтобы на речных маршрутах появились современные транспортные средства, и поручил **Минтранс** и Минэкономразвития «поработать с производителями судов». «В Российской Федерации уже налажено производство, в том числе и самых экологичных – на электродвигателях. Надо продумать механизм, с помощью которого новые суда появятся на наших речных маршрутах», – заключил губернатор.

Министр транспорта отметил, что в 2021 году размер субсидий на авиаперевозки будет увеличен до 316,8 млн руб.

На субсидирование пассажирских перевозок самолетами, речным транспортом и пригородными электричками из бюджета Пермского края в 2021 году будет направлено почти на 240 млн руб. больше, чем в 2020 году, стало известно 17 февраля на заседании правительства Пермского края. В 2021 году субсидия на перевозки водным транспортом составит 20,1 млн руб. Об этом сообщила **пресс-служба** губернатора и правительства региона.

Глава Пермского края Дмитрий Махонин отметил, что обеспечение перевозок – одно из ключевых направлений в работе региональных властей. «Качественно организованные пассажирские перевозки являются важной составляющей жизни людей, повышают ее комфорт. Территория края имеет свои географические особенности. Учитывая их, мы субсидируем затраты перевозчикам и расширяем маршрутную сеть. Это помогает повышать качество услуг и сохранять для людей цены на билеты ниже их фактической стоимости», – подчеркнул губернатор.

Авиаперелеты, поездки речным транспортом и электричками остаются востребованными: за 2020 год суммарный пассажиропоток превысил 7,2 млн человек. Поэтому субсидирование будет продолжено: на перевозки по всем трем направлениям в 2021 году будет направлено 853 млн руб.

Наиболее востребованным видом транспорта являются электрички: субсидия на них в 2021 году составит 517 млн руб. – на 80 млн руб. больше, чем годом ранее.

В части поддержки перевозок водным транспортом глава региона подчеркнул их особую значимость для края. Для жителей некоторых населенных пунктов водные артерии – единственная возможность добраться до того или иного пункта назначения. Кроме того, губернатор напомнил, что речные перевозки – перспективное для региона направление в части развития туризма. Краевые власти прорабатывают вопрос об открытии новых маршрутов, которые должны стать привлекательными для гостей региона.

Министр транспорта Пермского края Андрей Алякринский пояснил, что в 2021 году субсидия на данный вид перевозок составит 20,1 млн руб. – на 14,8% больше, чем годом ранее. «У нас действуют четыре основных маршрута, которые связывают Троицу и Сылву, Старые Ляды и Куликово, Березники и Быструю и Пермь с Заречным. Все они востребованы: в 2020 году пассажиропоток суммарно составил более 52 тыс. человек, в 2021 году планируем увеличить его до 60 тыс. Кроме того, в этом году впервые часть выделяемой субсидии должна быть направлена на ремонт и капитальный ремонт судов», – сказал министр.

Дмитрий Махонин подчеркнул, что важно не только ремонтировать суда, но и делать все, чтобы на речных маршрутах появились современные транспортные средства, и поручил **Минтранс** и Минэкономразвития «поработать с производителями судов». «В Российской Федерации уже налажено производство, в том числе и самых экологичных – на электродвигателях. Надо продумать механизм, с помощью которого новые суда появятся на наших речных маршрутах», – заключил губернатор.

<https://rus-shipping.ru/ru/pass/news/?id=43476>

ТАСС; 2021.02.19; ЭКИПАЖ СУДНА В КЕРЧЕНСКОМ ПРОЛИВЕ ГОТОВЯТ К ЭВАКУАЦИИ ИЗ-ЗА ОТРАВЛЕНИЯ

Спасатели готовят к эвакуации экипаж судна под флагом Панамы, находящегося в районе Керченского пролива, в связи с отравлением пяти моряков, один человек умер, сообщил **ТАСС пресс-секретарь Росморречфлота Алексей Кравченко**.

«Судно под панамским флагом, принадлежащие турецкому судовладельцу, судно «Април», – возникли проблемы с отравлением пяти членов команды, один скончался. Оперативный дежурный направил к судну морской буксир «Меркурий», потому что судовладелец дал добро на медэвакуацию», – сказал собеседник агентства.

Он добавил, что судну предложили перейти на якорную стоянку в акватории порта Кавказ. Эвакуация осложняется погодными условиями. По словам собеседника агентства, сколько человек находятся на борту и гражданами каких государств они являются, пока неизвестно.

<https://tass.ru/proisshestiya/10742965>

На ту же тему:

- [Известия \(iz.ru\), Москва, 19 февраля 2021, Умерший в районе Керченского пролива моряк был гражданином Украины](#)
- [ТАСС, Москва, 19 февраля 2021, Умерший на судне в районе Керченского пролива моряк был гражданином Украины](#)
- [РБК \(rbc.ru\), Москва, 19 февраля 2021, В Керченском проливе моряков эвакуируют с судна после отравления](#)
- [RT \(russian.rt.com\), Москва, 19 февраля 2021, Экипаж судна под флагом Панамы в Керченском проливе запросил эвакуацию – RT на русском](#)
- [ИА Regnum, Москва, 19 февраля 2021, В Керченском проливе готовят к эвакуации команду иностранного судна](#)

Министерство транспорта РФ

- [Московский Комсомолец \(mk.ru\), Москва, 19 февраля 2021, Экипаж судна в Керченском проливе смертельно отравился, готовится эвакуация](#)
- [РИА Новости, Москва, 19 февраля 2021, В Керченском проливе эвакуируют экипаж судна из-за отравления](#)
- [Известия \(iz.ru\), Москва, 19 февраля 2021, Член экипажа судна в Керченском проливе умер от отравления](#)