



## Ежедневный мониторинг СМИ

24 ФЕВРАЛЯ 2021

### СОДЕРЖАНИЕ

ЭКОНОМИСТ КЫРГЫЗСТАН; МАРИЯ ГОШИНА; 2021.02.22; МИНЗДРАВ КР И РОСПОТРЕБНАДЗОР ПРОРАБОТАЮТ ВОПРОС ВОЗОБНОВЛЕНИЯ ПОЕЗДОВ...4	4
КОММЕРСАНТЬ; СЕРГЕЙ СЕРГЕЕВ; 2021.02.24; ЕГИПЕТСКИЙ СУД ВЕРНУЛСЯ К КАТАСТРОФЕ А321; АПЕЛЛЯЦИОННАЯ ИНСТАНЦИЯ ДАЛА НОВЫЕ ШАНСЫ РОССИЙСКИМ ПОТЕРПЕВШИМ.....4	4
КОММЕРСАНТЬ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ; 2021.02.24; ФСК ГОТОВИТСЯ ТРАТИТЬ БОЛЬШЕ; КОМПАНИЯ МОЖЕТ РЕЗКО УВЕЛИЧИТЬ ДОЛГ РАДИ ИНВЕСТИЦИЙ В БАМ .....6	6
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2021.02.24; «РОСТЕХ» СОБИРАЕТ ПАРТНЕРОВ В УГОЛЬ; ГОСКОРПОРАЦИЯ ПОЛУЧИЛА В ЗАЛОГ КОНТРОЛЬНЫЕ ПАКЕТЫ В ОГОДЖЕ И ПОРТУ ВЕРА.....7	7
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2021.02.24; УГОЛЬ АТАКИ; ПОСТАВЩИКИ ИЗ СЕВЕРНОЙ АМЕРИКИ БОРЮТСЯ С РОССИЕЙ ЗА РЫНОК КИТАЯ.....9	9
КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2021.02.24; УПРАЖНЕНИЯ НА КООРДИНАЦИЮ ПРОДВИЖЕНИЯ; ПРАВИТЕЛЬСТВО СОЗДАЕТ ОРГАН СОХРАНЕНИЯ РАВНОВЕСИЯ НА БОЛЬШИХ СКОРОСТЯХ .....10	10
РБК; АНАСТАСИЯ БАТМАНОВА; 2021.02.24; УКРАИНА ВЫШЛА ИЗ СОГЛАШЕНИЙ СНГ ОБ АВИАЦИИ И ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ.....12	12
РБК; ИВАН ТКАЧЁВ; 2021.02.24; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ОЦЕНИЛА ВЕЛИЧИНУ РАСХОДОВ НА БОРЬБУ С ПАНДЕМИЕЙ .....13	13
ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2021.02.24; В РОССИИ ЗАПУСЯТ ПЕРВОЕ СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО ЭЛЕКТРОГРУЗОВИКОВ; DRIVE ЕЛЕСТРО ОБСУЖДАЕТ КОНТРАКТ С «МАГНИТОМ» НА 200 МАШИН .....15	15
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2021.02.24; ИДЕТ ВОЙНА СТАНДАРТНАЯ; УМЕНЬШЕННЫЕ И ОБЪЕДИНЕННЫЕ ЗНАКИ ЗАПРЕТЯТ ПРИМЕНЯТЬ БЕЗ РАЗРЕШЕНИЯ ГИБДД .....17	17
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ОЛЬГА ЖУРМАН; 2021.02.24; БОРТ «ЯКУТИИ» ПРИНИМАЕТ; НАЧАЛАСЬ ПРОДАЖА АВИАБИЛЕТОВ В МОСКВУ ИЗ ЧУКОТСКОГО ПЕВЕКА.....18	18
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; СЕРГЕЙ БАБКИН; 2021.02.24; ФУР ГОН; МКАД: ТРАНЗИТНЫЙ ЛОКДАУН ПРОДЛИЛИ НА ГОД .....19	19
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.02.20; ТЕХОСМОТРУ НАШЛИ ВЫХОД ИЗ СИТУАЦИИ; ТРЕБОВАНИЯ К ОПЕРАТОРАМ ТО БУДУТ УПРОЩЕНЫ .....20	20
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2021.02.20; МИНТРАНС УПРОСТИТ ТРЕБОВАНИЯ К ПУНКТАМ ТЕХОСМОТРА .....22	22
МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; ОЛЬГА БОЖЬЕВА; 2021.02.23; ГЛАВА РОСАВИАЦИИ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ВЫХОД УКРАИНЫ ИЗ АВИАЦИОННЫХ СОГЛАШЕНИЙ СНГ; БАЗОВЫЕ ПРИНЦИПЫ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО СООБЩЕНИЯ ПЕРЕСМОТРУ НЕ ПОДЛЕЖАТ.....23	23
ГТРК ИРКУТСК, 21.02.2021 11:28; ЗАЛЕТАЛИ! СУБСИДИИ НА РЕЙСЫ В КИРЕНСК И 17 ЛЕТ БАНКРОТСТВА СЕВЕРНОГО АЭРОПОРТА.....23	23

---

КОММЕРСАНТЪ; 2021.02.20; МОДЕРНИЗАЦИЮ ПЕНЗЕНСКОГО АЭРОПОРТА ПОДДЕРЖАТ В РОСАВИАЦИИ .....	25
ТАСС; 2021.02.21; КАБМИН УТВЕРДИЛ МОДЕРНИЗАЦИЮ ОБЪЕКТОВ ЭНЕРГОСНАБЖЕНИЯ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА .....	25
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.02.23; КАК В 2020 ГОДУ ШЛИ РАБОТЫ В РАМКАХ ДОРОЖНОГО НАЦПРОЕКТА .....	26
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.02.23; В КАБАРДИНО-БАЛКАРИИ ОТРЕМОНТИРУЮТ БОЛЕЕ 100 КМ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГ .....	28
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.02.22; В КРАСНОЯРСКОМ КРАЕ ПОСТРОЯТ САМЫЙ СЕВЕРНЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ ЕНИСЕЙ .....	29
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.02.21; НА РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГАХ КАБАРДИНО-БАЛКАРИИ ПОЯВИТСЯ ОСВЕЩЕНИЕ .....	29
REGNUM; 2021.02.20; В ПЕНЗЕ ОПРЕДЕЛИЛИ ДАТУ ОТКРЫТИЯ ДВИЖЕНИЯ ПО БАКУНИНСКОМУ МОСТУ .....	30
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.02.20; ПОД ПСКОВОМ ОТРЕМОНТИРУЮТ ПОДЪЕЗД К НОВОМУ ПРИЧАЛУ НА РЕКЕ ТОЛБЕ.....	30
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.02.20; ТЮМЕНСКАЯ ОБЛАСТЬ ПЛАНИРУЕТ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ 150 КМ ДОРОГ .....	30
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.02.20; УЛЬЯНОВСКАЯ ОБЛАСТЬ ОТКРОЕТ ЧЕТЫРЕ АСФАЛЬТОБЕТОННЫХ ЗАВОДА .....	31
ТАСС; 2021.02.20; В РОССИИ ТРЕТЬ ПЕШЕХОДОВ ЗАЯВИЛИ, ЧТО ИСПОЛЬЗУЮТ СВЕТОВОЗВРАЩАТЕЛИ В НЕПОГОДУ И НОЧЬЮ .....	31
ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2021.02.20; ВООРУЖЕННЫЕ СТРЕЛКИ НЕСУТ ДЕЖУРСТВО НА 15 ПОСТАХ КРЫМА И КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ.....	32
ТВ ЦЕНТР # МОСКОВСКАЯ НЕДЕЛЯ, 21.02.2021 14:46; ТЕХОСМОТР ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ .....	33
ТАСС; 2021.02.20; ХУСНУЛЛИН: ЧЕТЫРЕХПОЛОСНУЮ ТРАССУ ЧЕЛЯБИНСК - ЕКАТЕРИНБУРГ ДОСТРОЯТ В 2021 ГОДУ .....	34
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2021.02.20; МАДИ ВЫЯВИЛ СЕМЬ СЦЕНАРИЕВ, ПРИ КОТОРЫХ БЕСПИЛОТНИК НЕ МОЖЕТ САМОСТОЯТЕЛЬНО ИЗБЕЖАТЬ АВАРИИ НА ДОРОГЕ .....	35
ИНТЕРФАКС; 2021.02.20; ЗАКОНОПРОЕКТ О ЕДИНЫХ ТРЕБОВАНИЯХ К РЕГУЛИРОВАНИЮ САМОХОДНЫХ МАШИН ВНЕСЕН В ГОСДУМУ .....	36
РИА НОВОСТИ; 2021.02.22; В РОССИИ НЕ ЭКСПЛУАТИРУЮТ BOEING 777 С ДВИГАТЕЛЯМИ PRATT & WHITNEY 4000 .....	36
РИА НОВОСТИ; 2021.02.24; «АЭРОФЛОТ» СНИЗИЛ ЗАРПЛАТЫ ПИЛОТАМ .....	37
ИА СУПЕРОМСК; 2021.02.20; АДМИНИСТРАЦИЙ КАО СУДИТСЯ С РОСАВИАЦИЕЙ ИЗ-ЗА КАДЕТСКОГО КОРПУСА .....	38
РИА НОВОСТИ; 2021.02.24; «ПОБЕДА» С МАЯ НАЧНЕТ ВЫПОЛНЯТЬ ЧАСТЬ РЕЙСОВ ИЗ «ШЕРЕМЕТЬЕВО».....	38
ТАСС; 2021.02.22; ЭКСПЕРТЫ РАССКАЗАЛИ О САМЫХ ПОПУЛЯРНЫХ У РОССИЯН СТРАНАХ ДЛЯ АВИАПУТЕШЕСТВИЙ .....	39
ТАСС; 2021.02.21; МАНТУРОВ: РОССИЯ И КАЗАХСТАН ВЕДУТ ПЕРЕГОВОРЫ ПО ПОСТАВКАМ САМОЛЕТОВ SSJ-100 И MC-21 .....	39
ТАСС; 2021.02.21; РОССИЯ И ОАЭ СОЗДАДУТ СП ДЛЯ РАЗРАБОТКИ СВЕРХЗВУКОВОГО БИЗНЕС-ДЖЕТА .....	39
ПРАЙМ; 2021.02.20; АФГАНИСТАН ХОТЕЛ БЫ УВЕЛИЧИТЬ КОЛИЧЕСТВО АВИАРЕЙСОВ С РОССИЕЙ - ПОСОЛ .....	40
ТАСС; 2021.02.20; ВЛАСТИ ЕГИПТА ЗАЯВИЛИ, ЧТО РЕШЕНИЕ О ВОЗВРАЩЕНИИ РОССИЙСКИХ ТУРИСТОВ ЕЩЕ НЕ ПРИНЯТО .....	40

---

## Министерство транспорта РФ

---

ИНТЕРФАКС; 2021.02.20; ОЧЕРЕДНОЙ КРЕДИТОР АВИАКОМПАНИИ «ЯКУТИЯ» НАМЕРЕН ЕЕ ОБАНКОТИТЬ ИЗ-ЗА СОРВАННЫХ ПОЛЕТОВ В ЕС .....	41
ТАСС; 2021.02.20; ПОЕЗДА ИЗ БЕЛОРУССИИ В РОССИЮ СНОВА БУДУТ ОСТАНАВЛИВАТЬСЯ В ВИТЕБСКЕ И ОРШЕ.....	42
ТАСС; 2021.02.20; РЖД НАШЛИ СПОСОБ УВЕЛИЧИТЬ ПРОПУСКНУЮ СПОСОБНОСТЬ ПОГРАНПЕРЕХОДА С КИТАЕМ НА ТРЕТЬ.....	42
ПРАЙМ; 2021.02.20; РЖД ТЕСТИРУЮТ УВЕЛИЧЕНИЕ В 1,5 РАЗА МАССЫ ПОЕЗДОВ В НАПРАВЛЕНИИ ПОГРАНИЧНОЙ С КНР СТАНЦИИ.....	43
ИНТЕРФАКС; 2021.02.20; СТРОИТЕЛЬСТВО Ж/Д ВЕТКИ К ОЭЗ «ТОЛЬЯТТИ» ПЛАНИРУЕТСЯ ДОСРОЧНО ЗАВЕРШИТЬ В 2021Г.....	43
ТАСС; 2021.02.21 ; КАБМИН ВЫДЕЛИТ 330 МЛН РУБЛЕЙ НА ПРИОБРЕТЕНИЕ РЕЧНЫХ СУДОВ ДЛЯ ЧУВАШИИ.....	44
ИНТЕРФАКС; 2021.02.20; МИНЮСТ ЗАРЕГИСТРИРОВАЛ ПРИКАЗ ФАС ПО СТАВКАМ ИНВЕСТСБОРА В МОРСКИХ ПОРТАХ НА 2021-23ГГ.....	44
ТАСС; 2021.02.23; НА СУДНЕ APRIL У БЕРЕГОВ КУБАНИ, ОТКУДА ЭВАКУИРОВАЛИ ЧАСТЬ ЭКИПАЖА, УСТРАНИЛИ КРЕН.....	45
ТАСС; 2021.02.22; ПРИБЫТИЕ ПОТЕРЯВШЕГО ХОД ТРАУЛЕРА POLARIS В ПОРТ МУРМАНСКА ОЖИДАЕТСЯ УТРОМ 23 ФЕВРАЛЯ.....	45
ТАСС; 2021.02.21; В РОСМОРРЕЧФЛОТЕ НАЗВАЛИ ВОЗМОЖНУЮ ПРИЧИНУ ПЛОХОГО САМОЧУВСТВИЯ МОРЯКОВ С СУДНА APRIL.....	46

## ПУБЛИКАЦИИ

### **ЭКОНОМИСТ КЫРГЫЗСТАН; МАРИЯ ГОШИНА; 2021.02.22; МИНЗДРАВ КР И РОСПОТРЕБНАДЗОР ПРОРАБОТАЮТ ВОПРОС ВОЗОБНОВЛЕНИЯ ПОЕЗДОВ**

**Министр транспорта** Гульмира Абдралиева намерена обратиться в Минздрав для ускорения проработки с Роспотребнадзором вопроса возобновления поездов между Кыргызстаном и Россией. Об этом Абдралиева сообщила на встрече со своим российским коллегой **Виталием Савельевым**, передает пресс-служба **Минтранса**.

**Савельев** поддержал предложение о возобновлении пассажирских перевозок железнодорожным транспортом, однако подчеркнул, что перевозки можно осуществлять с разрешения Роспотребнадзора.

**Глава Минтранса** также отметила особую важность возобновления регулярных рейсов между КР и РФ и поэтапного снижения чартерных. По ее словам, с учетом стабилизации эпидемиологической ситуации решение данного вопроса стало бы ощутимой поддержкой отечественных авиакомпаний, а также граждан обеих стран.

Абдралиева выразила надежду на поддержку российской стороны в данном вопросе.

**Министр транспорта РФ** сообщил, что вопрос возобновления полетов постоянно поднимается, вносятся предложения в Оперативный штаб РФ. Роспотребнадзор выверяет коэффициенты, в связи с чем необходима совместная работы представителей компетентных органов обеих стран.

<https://economist.kg/2021/02/22/minzdrav-kr-i-rospotrebnadzor-prorabotajut-vopros-vozobnovleniya-poezdov/>

На ту же тему:

- [Kginfo.ru, Москва, 21 февраля 2021, Министры транспорта Кыргызстана и России обсудили возобновление авиарейсов и ЖД-перевозок](#)
- [Новости Кыргызстана \(newslines.kg\), Бишкек, 21 февраля 2021, Министры транспорта Кыргызстана и России обсудили возобновление авиарейсов между странами](#)
- [Tazabek \(tazabek.kg\), Бишкек, 21 февраля 2021, Министры транспорта Кыргызстана и России обсудили возобновление авиарейсов и ЖД-перевозок](#)
- [Infomir.kg, Бишкек, 21 февраля 2021, Министры транспорта Кыргызстана и России обсудили возобновление авиарейсов между странами](#)
- [Новости Кыргызстана \(newslines.kg\), Бишкек, 21 февраля 2021, Министры транспорта Кыргызстана и России обсудили возобновление авиарейсов и ЖД-перевозок](#)
- [Электронная газета Elgezit \(elgezit.kg\), Бишкек, 21 февраля 2021, Министры транспорта КР и РФ обсудили возобновление пассажирских перевозок между странами](#)
- [ИА Кабар \(kabar.kg\), Бишкек, 21 февраля 2021, Министры транспортов КР и РФ обсудили возобновление регулярных рейсов между странами](#)

### **КОММЕРСАНТЪ; СЕРГЕЙ СЕРГЕЕВ; 2021.02.24; ЕГИПЕТСКИЙ СУД ВЕРНУЛСЯ К КАТАСТРОФЕ А321; АПЕЛЛЯЦИОННАЯ ИНСТАНЦИЯ ДАЛА НОВЫЕ ШАНСЫ РОССИЙСКИМ ПОТЕРПЕВШИМ**

Как стало известно “Ъ”, апелляционный суд Каира отправил на пересмотр в суд первой инстанции иск родственников россиян, погибших при катастрофе самолета А321

«Когалымавиа» осенью 2015 года. Ответчиками по нему, напомним, являются власти страны в лице бывших премьер-министра Египта и трех членов правительства. По мнению истцов, чиновники допустили преступную халатность при обеспечении безопасности подготовки к полету, что позволило террористам пронести на борт российского лайнера бомбу и взорвать его над Синаем. Однако суд первой инстанции посчитал, что стандарты безопасности были соблюдены, а сама трагедия властями Египта пока расценивается не как теракт, а лишь авиапроисшествие. Теперь суд заново оценит претензии близких жертв трагедии, при этом представители потерпевших рассчитывают, что сыграет свою роль и их обращение к президенту России Владимиру Путину.

По данным источников “Ъ”, решение, которое может оказать решающее значение в отношениях египетской и российской сторон, которые до сих пор никак не могут прийти к общему мнению относительно причин авиакатастрофы над Синаем, принял на днях апелляционный суд Северного Каира. Председатель суда советник Мухаммед Али Саиф после совещания с двумя коллегами-судьями – доктором Хусейном Мухаммадом Халилом и Аделем Махмудом Исмаилом – постановил: вернуть на новое рассмотрение исковое дело отца одного из погибших пассажиров А321 «Когалымавиа» (его данные не разглашаются по этическим соображениям).

Надо отметить, что этот иск – лишь один из 111, поданных к властям Египта от лица родных около 70 погибших. Всего авиакатастрофа унесла жизни 224 человек и стала крупнейшей по числу погибших в истории российской авиации, а для Египта – крупнейшей в истории страны. Данный иск был лишь первым на рассмотрении апелляционной инстанции, а потому все последующие, не исключено, также будут отправлены на пересмотр.

Основанием для этого решения стало отсутствие признаков, отрицающих обоснованность исковых требований, так как все документы были представлены вовремя, соблюдены все предусмотренные египетским законодательством процедуры и т. д. Напомним, что ответчиками по данному иску выступают уже бывший премьер-министр Египта Шериф Исмаил (ушел в отставку в июне 2018 года), а также три министра – внутренних дел, финансов и гражданской авиации. По мнению заявителей, именно они в соответствии с международными стандартами должны были обеспечить безопасность лайнера во время его стоянки в аэропорту Шарм-эш-Шейха перед вылетом в Санкт-Петербург. Однако террористы каким-то образом пронесли на борт самодельное взрывное устройство, которое сработало через 23 минуты после вылета, что привело к гибели всех находившихся на борту людей.

Как сообщал “Ъ”, СКР возбудил уголовное дело по соответствующей статье 205 УК РФ (теракт), но власти Египта до сих пор с подобной квалификацией не соглашаются. Они признают (так говорится в материалах судебного разбирательства), что действительно имело место некое «незаконное действие» третьих лиц, из-за которого и разбился российский А321, но оно никак не связано с «непосредственными личными ошибками» или халатностью тогдашних высокопоставленных чиновников.

Помимо исков к властям Египта, родственники погибших пассажиров одновременно подали еще ряд заявлений о компенсациях к «Когалымавиа», которое, правда, уже находится в стадии банкротства, как перевозчику и «Ингосстраху» как страховщику, застраховавшему ответственность. Начальная сумма каждого из исков как к властям, так и компаниям составляет \$3 млн от каждого из потерпевших. Напомним, что 2–3 млн руб. родственники жертв трагедии получили в России. Некоторые из них пытались судиться на родине, требуя более крупные отступные, но остались ни с чем.

Как сообщал “Ъ”, суд первой инстанции еще в 2018 году отказал по всем позициям по искам жертв теракта как первой, так и второй очереди. Близкие были возмущены, особенно тем, что египетский суд сослался на невозможность установить личности тех, кто был на борту, отсутствие доказательств родственной связи между родственниками и

погибшими и т. д. В результате родственники погибших, как сообщал “Ъ”, написали открытое письмо президенту России Владимиру Путину с просьбой защитить их права. Потерпевших особенно волновал вопрос о возможном возобновлении авиасообщения между Россией и Египтом. Напомним, оно было прервано в одностороннем порядке сразу после трагедии осенью 2015 года. Позже возобновились полеты в Каир, но самые популярные направления для российских туристов – в Шарм-эш-Шейх и Хургаду – подвисли, и именно взрыв в первом из этих аэропортов стал одним из пунктов, по которому стороны до сих пор не могут договориться.

Отметим, что на днях, по данным “Ъ”, родные погибших пассажиров получили еще одно послание из департамента Ближнего Востока и Северной Африки МИД РФ. В нем отдельно подчеркивается, что российские «компетентные ведомства» совместно с дипломатами продолжают добиваться «скорейшего и объективного осуществления всех необходимых следственных мероприятий, в том числе квалификации авиакатастрофы как теракта». Надо особо отметить, что это письмо из МИДа близкие жертв взорванного А321 получили фактически одновременно с сообщениями в египетских СМИ о том, что российские авиакомпании с марта смогут выполнять чартерные рейсы на курорты Египта, а эксперты **Росавиации** же проверили и подтвердили нормы безопасности аэропортов назначения. Впрочем, **в самой Росавиации эту информацию не подтвердили, а данные о проверках египетских авиагаваней комментировать не стали, сославшись на режим секретности.**

Напомним, что родных погибших в небе над Синаем представляют российские юристы Михаил Загайнов и Давид Кухалашвили. По словам первого из них, решение апелляционного суда – «первый небольшой, но очень важный шаг к окончательной победе». «Данное решение говорит о том, что египетские власти пересмотрели свой подход к данному делу», – сообщил “Ъ” господин Загайнов, отметив, что он с коллегами не ожидал подобного развития событий в суде апелляционной инстанции. При этом адвокат подчеркнул, что, «скорее всего, суд получил соответствующий сигнал сверху». «Это решение еще раз подтверждает тот факт, что Египет может в скором времени официально признать происшедшее как теракт», – заявил, в свою очередь, Давид Кухалашвили.

<https://www.kommersant.ru/doc/4703304>

### **КОММЕРСАНТЪ; ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ; 2021.02.24; ФСК ГОТОВИТСЯ ТРАТИТЬ БОЛЬШЕ; КОМПАНИЯ МОЖЕТ РЕЗКО УВЕЛИЧИТЬ ДОЛГ РАДИ ИНВЕСТИЦИЙ В БАМ**

По данным “Ъ”, Федеральная сетевая компания (ФСК; подконтрольна «Россетям») в ближайшие годы ожидает стагнации прибыли и выручки при существенном росте долговой нагрузки. Главная причина – инвестиции в расширение сетей для БАМа и Транссиба. Хотя окончательной ясности с источниками финансирования строительства этих электросетей пока нет, по словам собеседников “Ъ”, наиболее вероятно, что ФСК придется строить их на собственные и кредитные средства. Это, в свою очередь, может довести соотношение долг / EBITDA компании свыше 3 к 2024 году. По мнению аналитиков, высокая долговая нагрузка в перспективе скажется на возможности компании распределять прибыль в виде дивидендов.

Федеральная сетевая компания, владеющая магистральными ЛЭП и высоковольтными подстанциями, ожидает падения чистой прибыли в 2021 году на 18% год к году, до 32 млрд руб., а выручка компании вырастет на 1,8%, до 235,43 млрд руб., следует из утвержденного советом директоров бизнес-плана (есть у “Ъ”). EBITDA компании в 2021 году вырастет незначительно – на 0,9%, до 125,9 млрд руб.

ФСК наиболее прибыльная компания в составе «Россетей» (у госхолдинга – 80,13% в ФСК). Уровень выплат акционерам за 2020 год пока неизвестен, по итогам 2019 года дивиденды ФСК составили 12,1 млрд руб., или 0,0095 руб. на акцию.

При этом до 2025 года долговая нагрузка ФСК в сравнении с 2021 годом вырастет на 66,7%, до 462,87 млрд руб. Соотношение долг / EBITDA увеличится с 2,2 (по итогам 2019 года – 1,3) до 3,2 в 2023-м и до 3,3 в 2024 и 2025 годах, что превышает критическую для энергокомпании планку. Как поясняют собеседники “Ъ”, бизнес-план ФСК до 2025 года верстался исходя из сценария финансирования второй очереди электрификации Восточного полигона полностью из собственных и заемных средств компании. Как утверждает один из собеседников “Ъ”, скорее всего, этот сценарий и будет реализован по решению правительства – предварительно компании отказано в предоставлении бюджетной субсидии (см. “Ъ” от 5 августа 2020 года) и дополнительном росте тарифа на передачу электроэнергии (см. “Ъ” от 5 октября 2020 года).

В Минэнерго запрос “Ъ” переадресовали в «Россети». В «Россетях» сообщили, что не раскрывают показатели бизнес-плана, отметив, что он корректируется ежегодно. «Кроме того, нет окончательного решения о механизмах финансирования развития сетей Восточного полигона. Рассуждать о взаимосвязи двух нефинализированных переменных по меньшей мере преждевременно», – отметили там. В компании не уточнили, скажется ли рост долговой нагрузки на размере дивидендов.

Инвестпрограмма ФСК в период строительства новой энергоинфраструктуры для БАМа и Транссиба в 2020–2024 годах составит 833,8 млрд руб., в том числе 117,2 млрд руб. в 2020 году, 170,6 млрд в 2021-м, 184,5 млрд в 2022-м, 205,7 млрд в 2023 году. Затем объем инвестпрограммы, согласно бизнес-плану, начнет снижаться и в 2024 году составит уже 155,7 млрд руб., а в 2025 году – 141,5 млрд руб. Совокупно на строительство электросетей для Восточного полигона ФСК планирует направить 174 млрд руб., из них 136,8 млрд руб. непосредственно на строительство магистральных сетей, и еще 37,6 млрд руб. (с НДС) – на создание схем выдачи мощности.

Рост кредитной нагрузки может поставить под удар своевременное финансирование ремонтных программ и операционных затрат, что создает риски для надежного энергоснабжения потребителей, замечают источники “Ъ”. Кроме того, это может снизить кредитные рейтинги компании, а также привести к росту стоимости заимствований.

Владимир Скляр из «ВТБ Капитал» отмечает, что при относительно стабильном уровне прибыли компания планирует увеличить объем инвестиционной программы фактически на 60% в среднем в ближайшие три года, причем эти инвестиции не приведут к какому-либо значимому росту прибыли, и ежегодно вкладывать больше, чем ожидаемый уровень EBITDA. Соотношение долг / EBITDA на уровне 3,3, по его мнению, выглядит вполне управляемым, но предельным для инфраструктурной компании и существенно ограничивает возможности ФСК выполнять в будущем проекты такого же уровня, как расширение БАМ, только за счет собственных средств. Очевидно, отмечает аналитик, что в долгосрочном горизонте это будет оказывать давление как на инвестиционную программу, так и на возможности компании по выплате дивидендов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4703311>

### **КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2021.02.24; «РОСТЕХ» СОБИРАЕТ ПАРТНЕРОВ В УГОЛЬ; ГОСКОРПОРАЦИЯ ПОЛУЧИЛА В ЗАЛОГ КОНТРОЛЬНЫЕ ПАКЕТЫ В ОГОДЖЕ И ПОРТУ ВЕРА**

«Ростех» получил в залог доли своих партнеров – Екатерины Лапшиной и Дмитрия Новикова – в Сугодинско-Огоджинском угольном месторождении и порту Вера на Дальнем Востоке. Договоры залога были заключены в середине февраля, после того как нынешние акционеры консолидировали активы, выкупив половину порта и

месторождения у структур Дмитрия Босова. Вероятно, «Ростех» предоставил партнерам кредиты под эти сделки, в госкорпорации это не комментируют.

«Ростех» получил в залог доли партнеров по угольному порту Вера на Дальнем Востоке и Сугодинско-Огоджинскому угольному месторождению. Таким образом, сейчас госкорпорация выступает ключевым акционером этих проектов.

В конце января стало известно, что компании бизнес-империи Дмитрия Босова, погибшего в мае 2020 года, – «Сибантрацит» и «Востокуголь» – продали по 50% в порту Вера и Огодже владельцам другой половины этого бизнеса, а именно ООО «Порт Вера Холдинг» и ООО «Огоджа». «Порт Вера Холдинг» принадлежит ООО «ПВ-Развитие», в котором по 37,5% владеют «Амур-логистика» Екатерины Лапшиной (является управляющей активами Альберта Авдоляна и Сергея Адоньева) и президент «Росинжиниринга» Дмитрий Новиков, а остальные 25% – у структуры «Ростеха» «РТ-Глобальные ресурсы».

Теперь же, как следует из данных «СПАРК-Интерфакс», доли Екатерины Лапшиной и Дмитрия Новикова были 18 февраля переданы в залог другой структуре «Ростеха» – «РТ-Развитие бизнеса». Эта компания, как указано на его сайте, занимается «управлением активами и прямыми инвестициями в неконтрольные доли бизнесов в отрасли природных ресурсов, технологий и инфраструктуры».

Аналогичным образом обстоит ситуация с Огоджинским месторождением. ООО «Огоджа» принадлежит на 75% «Ера-добыча» Екатерины Лапшиной, а остальные 25% – у «РТ-Глобальные ресурсы». По данным СПАРК, 17 февраля доля «Ера-добычи» была также передана в залог «РТ-Развитие бизнеса». Предположительно, эти залоговые связи связаны с тем, что «Ростех» предоставил своим партнерам по консорциуму финансирование на выкуп долей в порту Вера и Огодже у структур Дмитрия Босова. В «Ростехе» не стали отвечать на вопрос “Ъ”, так ли это.

Стоимость сделки по консолидации порта Вера и Огоджи не раскрывалась. В сообщении «Сибантрацита» говорилось, что сделки осуществлены «по рыночным ценам, подтвержденным независимыми оценщиками». По данным “Ъ”, речь может идти о возмещении исторических затрат в размере порядка 10 млрд руб. Только по порту Вера речь может идти о сумме в \$136,5 млн – такой кредит акционеры должны были предоставить проектной компании согласно отчетности ООО «Порт Вера» за 2019 год.

Промышленная добыча на Сугодинско-Огоджинском угольном месторождении началась в 2020 году. Ресурсы месторождения составляют 1,5 млрд тонн. «А-Проперти» Альберта Авдоляна заявляла, что месторождение и порт войдут в формируемый бизнесменом промышленный кластер вместе с Эльгинским месторождением коксующегося угля. Однако компания никогда не уточняла, как именно будет осуществлена синергия между этими активами.

Исторически разработка месторождения и строительство порта общей стоимостью \$8–10 млрд были увязаны с партнерством с крупнейшей угольной госкомпанией Китая Shenhua. Высококалорийный угольный концентрат должен был экспортироваться в страны АТР, а низкокалорийный уголь мог использоваться на построенной на месторождении ТЭС, энергию которой также планировалось экспортировать в Китай. Однако в октябре 2017 года Shenhua отказалась от проекта. В пресс-службе «Ростеха» заявили “Ъ”, что партнеры по проектам прорабатывают «долгосрочное развитие порта с возможным поэтапным достижением мощности до 20 млн тонн в год и долгосрочное развитие добычи на угольном месторождении».

Директор группы корпоративных рейтингов агентства НКР Александр Шураков говорит, что Огоджинское месторождение характеризуется разнообразием марочного состава углей: хотя преобладают энергетические угли, но есть и коксующиеся, и антрациты. Кроме того, он относит к плюсам актива относительно небольшой коэффициент вскрыши и короткое плечо доставки – около 2 тыс. км до портов Дальнего Востока.

<https://www.kommersant.ru/doc/4703339>

### **КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН; 2021.02.24; УГОЛЬ АТАКИ; ПОСТАВЩИКИ ИЗ СЕВЕРНОЙ АМЕРИКИ БОРЮТСЯ С РОССИЕЙ ЗА РЫНОК КИТАЯ**

Конкурентом России за китайский рынок коксующегося угля становятся североамериканские угольные компании, которые в конце 2020 года кратно увеличили поставки после фактического отказа КНР от закупок австралийского сырья. Прежде Китай получал мало угля из Северной Америки из-за более дорогой логистики. Теперь увеличение цен на уголь стимулирует рост поставок, однако возможности североамериканских угольщиков по их дальнейшему наращиванию ограничены из-за недостаточных инвестиций в добычные мощности в последние годы.

Канада и США увеличили поставки коксующегося угля в Китай, который с октября прошлого года ввел фактический запрет на импорт австралийского сырья. Так, по данным Argus, Канада увеличила поставки в ноябре на 76,8%, до 311 тыс. тонн, в сравнении с ноябрем 2019 года, а в декабре направила уже 510 тыс. тонн, что стало рекордом за семь месяцев (рост на 55% в годовом выражении). США в декабре поставили в Китай 115 тыс. тонн коксующегося угля, что на 80% выше показателей ноября (в декабре 2019 года поставок вообще не было).

Таким образом, североамериканские поставщики стали основными конкурентами российских производителей на крупнейшем в мире китайском рынке угля.

По информации ФТС, Россия увеличила экспорт коксующихся марок в Китай в ноябре–декабре 2020 года на 21%, до 1,4 млн тонн, при этом основной рост пришелся на декабрь.

Основные экспортеры угля – Россия, Северная Америка и Индонезия – стараются воспользоваться торговым конфликтом между КНР и его ключевым поставщиком Австралией. В начале октября власти КНР дали крупнейшим компаниям и трейдерам негласное распоряжение прекратить импорт австралийского угля. По данным Argus, Китай обеспечивает свою потребность в коксующемся угле на 90% при добыче в 500–600 млн тонн в год. До запрета на Китай приходилось 25% австралийского экспорта. Так, если в августе Австралия направила в Китай 2,9 млн тонн, то в ноябре поставки упали до всего лишь 507 тыс. тонн.

Импорт необходим китайской металлургии для улучшения качества коксовой смеси. Вместо австралийского угля мог бы использоваться монгольский, но у него более низкое качество, говорится в презентации Argus к конференции «Рынки черных металлов и экспорт из СНГ в 2020 году». Североамериканские поставщики всегда являлись известной, но менее распространенной рыночной опцией для китайских покупателей.

В Канаде и США есть запасы коксующегося угля первой категории, однако потенциал поставок ограничен, поскольку североамериканская угольная индустрия недофинансирована из-за последствий падения цен на уголь. По прогнозам аналитиков, США и Канада могут увеличить экспорт в 2021 году на 5 млн тонн и 3,5 млн тонн соответственно.

Сейчас крупнейшим поставщиком коксующегося угля в Китай является Россия, но эти поставки сталкиваются с проблемами из-за логистических ограничений.

Кроме того, в январе некоторые российские партии были задержаны из-за высокого содержания фтора в угле, сообщают два источника “Ъ” среди крупных угольных компаний. Однако проблема не является массовой, подчеркивают собеседники “Ъ”.

Отсутствие австралийских поставок подняло цены на коксующийся уголь в Китае. На спотовом рынке он торгуется в районе \$222 за тонну CFR Китай, сообщил 20 февраля «Интерфакс» со ссылкой на «Мечел». В начале декабря цена составляла \$175, а в октябре – \$125. По прогнозам гендиректора «Мечела» Олега Коржова, тенденция роста мировых

цен на коксующийся уголь сохранится из-за роста выплавки стали в АТР по мере восстановления экономики после пандемии.

Из примерно 200 млн тонн годового импорта угля Китаем около 70 млн приходилось на Австралию, около 30 млн тонн – на Россию, напоминает вице-президент Moody's Денис Перевезенцев. «Китай импортирует существенные объемы угля также из Индонезии и Монголии, а доля Канады в общей структуре импорта не была существенной – около 2%, или 4 млн тонн в год, поэтому более резкий рост импорта угля из Канады к концу 2020 года по сравнению с Россией связан с эффектом низкой базы», – полагает он. По мнению эксперта, восстановление цен на уголь в Европе к осени 2020 года, а также логистические ограничения в России на восточном направлении также являлись сдерживающими факторами для более существенного роста экспорта угля в Китай на фоне ограничения его поставок из Австралии.

<https://www.kommersant.ru/doc/4703330>

### **КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ БУТРИН; 2021.02.24; УПРАЖНЕНИЯ НА КООРДИНАЦИЮ ПРОДВИЖЕНИЯ; ПРАВИТЕЛЬСТВО СОЗДАЕТ ОРГАН СОХРАНЕНИЯ РАВНОВЕСИЯ НА БОЛЬШИХ СКОРОСТЯХ**

С апреля 2021 года в правительстве полноценно заработает создающийся Координационный центр – новая структура Белого дома, призванная координировать работу всех органов исполнительной власти, в том числе в регионах, над срочными задачами и инцидентами. Это принципиально новая структура в правительстве, довольно сильно меняющая схему управления на высших этажах федеральной власти. Как минимум в 2021 году федеральному правительству придется сосуществовать, по сути, в двух формах – в сложившейся с начала 2000-х и в инновационной версии 2020–2021 годов, которая устроена на принципиально другой «элементной базе».

Постановление правительства №171 о создании «Координационного центра правительства РФ», подписанное премьер-министром Михаилом Мишустиним, опубликовано 22 февраля. Документ создает правовую основу для работы центра – новой структуры в правительстве, аналогов которой ранее не существовало. Руководитель центра постановлением не назначен: в положении указано, что им будет один из вице-премьеров, а общее руководство деятельностью центра оставлено за председателем правительства. Основной задачей Координационного центра, согласно тексту постановления, является «обеспечение оперативных и согласованных действий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов РФ и организаций» при работе над тремя типами задач – разрешением инцидентов, решением приоритетных задач и с «выделенными проектами».

Это – очевидная институционализация работы Белого дома над оперативными и непредсказуемыми задачами, которая до сегодняшнего дня велась в полустихийном порядке на базе схемы, сложившейся еще в середине 2000-х годов. Фактически же центр существует уже с мая 2020 года: тогда на базе Аналитического центра при правительстве создана специальная площадка для отработки того, что в Белом доме называют «инцидентами», – их с тех пор и до февраля 2021 года было более двадцати, в том числе решались вопросы о невыплатах врачам, работающим с COVID-пациентами, снабжении горячим питанием школьников младших классов и ликвидации дефицита лекарственных препаратов для лечения сердечно-сосудистых и онкозаболеваний. Сейчас на площадке, о работе которой, по сути, не сообщалось, решается вопрос о массовой вакцинации.

Все кейсы объединяет одно – необходимость синхронного и согласованного участия в них как федерального центра, так и регионов и коммерческих структур, которые должны создавать и использовать единые и доступные друг другу информационные ресурсы под эти задачи.

«Инциденты», впрочем, не единственный тип задач для Координационного центра, механизмы работы которого (через правки положений о ФОИВ, региональные акты, ряд документов Белого дома) должны быть созданы к 31 марта. Два других типа – «приоритетные задачи» правительства и «выделенные проекты». Первое, по сути, связующее звено между еще одним новым контуром управления, «штабами» во главе с профильными вице-преьерами (см. “Ъ” от 8 февраля). Второе – видимо, оформленные в отдельное направление проекты, связанные с поручениями президента и премьер-министра. Они в положении о центре охарактеризованы как проекты, реализуемые «в условиях временных и ресурсных ограничений».

Наконец, у Координационного центра есть еще одна задача, ради которой во многом его работа и формализуется: это консолидация и обработка опыта, полученного в ходе разрешения инцидентов, и информации, которая собирается для работы с конкретной проблемой. Сам центр в служебных документах Белого дома описывается как часть стратегии цифровой трансформации исполнительной власти и как «аналитическая экосистема»: в этом качестве он, видимо, призван ликвидировать ведомственные монополии на оперативную информацию (и связанные с ними перекосы) и несоответствие информации о том, что происходит, на уровне Белого дома, регионов, институтов развития, госорганизаций и бизнеса: центр придуман как информационно-аналитический агрегатор исполнительной власти, причем накопленная информация, как предполагается, будет использована и для стратегического планирования – притом что собственно **нацпроектов** и проектной работы Белого дома Координационный центр не затрагивает.

Парадоксально, но в какой-то степени центр – это способ решения проблемы delivery office, существующей в большинстве проектных схем исполнительной власти (отработано на опыте Великобритании и Малайзии) структуры, следящей за реализацией правительственных решений. По ряду причин delivery office в российском правительстве (по крайней мере пока) не создан – Координационный центр во многом выглядит как его альтернатива в суженной сфере «инцидентов и спецпроектов». «Элементная база» Координационного центра – три вида временных управленческих групп: ситуационные (под инциденты, как штатные, так и нештатные), стратегические (под приоритетные задачи, связанные с работой штабов Белого дома) и проектные (под выделенные проекты). В постоянном штате Координационного центра – специалисты по организации, big data, проектному управлению, социологи, под конкретные задачи собираются внешние экспертные группы. И наконец, работать в текущем режиме Координационный центр намерен несколько не так, как принято в большинстве ФОИВ (но как уже более года работают в министерствах, переехавших в «Сити»), – в режиме коворкинга и распределенных совещаний. Курировать «цифровую» составляющую центра будет Минцифры, видимо, текущая работа Аналитического центра при правительстве над стратегией-2030 будет также продолжена в проекте Координационного центра – это близкие по смыслу задачи.

Ответов на вопрос «что поменяется?» много, но все они пока неточны: дело в том, что последние новшества в Белом доме делают сложным постоянное сосуществование старых и новых схем работы.

Модель условного 2005 года – это оперативное разрешение неожиданных проблем среднего уровня – министерствами, крупномасштабных – профильными вице-преьерами и правительством в целом, стратегических – комиссиями, как правительственными, так и президентскими; срочные поручения исполняются в стандартной логике субординации «этажей» в правительстве или не исполняются (по существу) в силу межведомственных противостояний.

Ключевой момент в постановлении – передача в Координационный центр решения штатных, а не только нештатных проблем: по сути, ФОИВ теперь не смогут сами определять, как поступать с рядовыми острыми ситуациями (классические постсоветские

«неурожай» или «дефицит бензина»). До сих пор это было монополией министерств и ведомств, всякий раз решаясь по-разному под ответственность министра, теперь это обязательно командная работа, это еще одна составляющая процесса консолидации федерального уровня исполнительной власти, которая при этом затронет и регионы, и институты развития.

Учитывая укрепление аппарата правительства (см. “Ъ” от 12 января), функциональное устройство самой федеральной исполнительной власти к лету 2021 года поменяется уже довольно сильно, несмотря на то что создание Координационного центра происходит без допрасходов бюджета и без увеличения штатов. Но старые схемы межведомственного взаимодействия, отметим, никто не отменял, а комиссии не распускал.

Вряд ли такое дублирование может сохраняться вечно, но, скорее всего, до осенних выборов в Госдуму формальных и публичных реформ «на разрушение старого» в Белом доме будут избегать.

Впрочем, нет сомнений в том, какая модель в понимании команды Михаила Мишустина должна в итоге выиграть. Так, например, предполагается, что Координационный центр будет работать не только с данными госинформсистем, но и с открытыми данными, в том числе с наработками в сфере AI, – для ведомственных систем такая «информационная свобода» недостижима и часто считается предосудительной. Скорость принятия решений в рамках работы центра заведомо выше, чем в старой схеме.

Отметим, что Координационный центр, как и ряд других решений в сфере дизайна управления на федеральном уровне, не заимствованное решение из пула наработок 2000-х годов, основанных преимущественно на опыте Великобритании, Канады, Нидерландов, Малайзии и Скандинавских стран, а оригинальные разработки, не имеющие прямых аналогов, эти управленческие эксперименты будут оценивать не только в России, но и за ее пределами. При этом риски внутренних конфликтов в Белом доме или по крайней мере роста напряженности при взаимодействиях в условиях сосуществования старого и нового дизайна госуправления, очевидно, велики. Видимо, во многом поэтому Михаил Мишустин настаивает на сверхбыстрой по меркам прошлых лет реализации всех проектов: если эта напряженность неизбежна, она должна быть выявлена как можно раньше.

<https://www.kommersant.ru/doc/4703292>

### **РБК; АНАСТАСИЯ БАТМАНОВА; 2021.02.24; УКРАИНА ВЫШЛА ИЗ СОГЛАШЕНИЙ СНГ ОБ АВИАЦИИ И ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ**

Речь идет о двух соглашениях, подписанных в 1991 и 1992 годах. Согласно первому документу, воздушное пространство государств-подписантов рассматривалось как единое. Украина вышла из подписанных в рамках Содружества Независимых Государств (СНГ) соглашений о гражданской авиации и использовании воздушного пространства. Соответствующий указ подписал президент страны Владимир Зеленский, сообщается на его официальном сайте.

Речь идет о выходе из двух соглашений. Первое – о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства, подписанного в Минске 25 декабря 1991 года. Согласно этому документу, воздушное пространство государств-подписантов рассматривается как единое. Также стороны соглашения создали совет по авиации и использованию воздушного пространства – Межгосударственный авиационный комитет (МАК).

Межгосударственный авиационный комитет (МАК) был учрежден в декабре 1991 года на основании Межгосударственного соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства, заключенного 12 государствами. Его подписали Азербайджан, Армения, Белоруссия, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдавия, Россия, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан и Украина. Главные направления деятельности совета –

сохранение единых авиационных правил, единой системы сертификации авиационной техники и ее производства, а также независимое расследование авиационных происшествий и координация вопросов развития гражданской авиации.

Также Киев объявил о выходе из соглашения об использовании воздушного пространства, подписанного 15 мая 1992 в Ташкенте. Документ, в частности, предусматривал, что его участники «будут предоставлять воздушное пространство над своей территорией для осуществления деятельности Вооруженных сил Содружества и не окажут действий, приводящих к нарушению или осложнению их нормального функционирования».

В своем указе президент Украины поручил министерству иностранных дел сообщить в Межгосударственный совет по авиации и использованию воздушного пространства о выходе Украины из соглашений.

Украина была одной из стран – основателей Содружества независимых государств, однако Киев так и не ратифицировал устав СНГ, разработанный в 1993 году. После смены власти на Украине в феврале 2014 года новое руководство страны заявило, что начинается процесс разрыва договоров в рамках СНГ. В марте 2014 года Совет национальной безопасности и обороны (СНБО) Украины решил прекратить председательство страны в СНГ и объявил о начале процесса выхода из содружества.

В мае 2018 года Украина прекратила участие в работе уставных органов содружества, все представители страны из уставных органов Содружества были отозваны. После этого Киев начал процесс выхода из соглашений о сотрудничестве в рамках объединения. В январе 2019 года страна прекратила свое участие в соглашениях о сотрудничестве в области внешнеэкономической деятельности и о межгосударственном обмене экономической информацией.

В августе 2020 года Украина вышла из соглашения о сотрудничестве пограничных войск стран – участниц СНГ в сфере научно-исследовательской деятельности. Решение было принято в связи с тем, что Киев принимал участие в совете командующих пограничных войск как наблюдатель и не ратифицировал ряд договоров в сфере пограничного сотрудничества стран СНГ.

[https://www.rbc.ru/politics/23/02/2021/603560849a7947d3144326cb?from=from\\_main\\_11](https://www.rbc.ru/politics/23/02/2021/603560849a7947d3144326cb?from=from_main_11)

### **РБК; ИВАН ТКАЧЁВ; 2021.02.24; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ОЦЕНИЛА ВЕЛИЧИНУ РАСХОДОВ НА БОРЬБУ С ПАНДЕМИЕЙ**

Счетная палата представила свою оценку федеральных расходов на борьбу с пандемией: в 2020 году они составили 2,86 трлн руб. – 12,5% общих расходов бюджета. Вопрос, что считать антикризисными тратами, не имеет однозначного ответа

Совокупные расходы федерального бюджета на борьбу с прямыми и косвенными последствиями пандемии COVID-19 в 2020 году составили 2,856 трлн руб., или 12,5% общих расходов бюджета. Такова экспертная оценка Счетной палаты России, представленная в аналитической записке о ходе исполнения государственных бюджетов в 2020 году (есть у РБК).

Общие расходы федерального бюджета в 2020 году составили 22,82 трлн руб. – на 4,6 трлн руб. (или на 25%, при инфляции 4,9% ) больше, чем в 2019-м, и на 3,2 трлн руб. (16%) больше, чем планировалось на 2020 год до пандемического кризиса.

**Антикризисные траты**

По данным аудиторов, по состоянию на 1 января 2021 года было принято 153 решения о выделении средств из резервного фонда правительства на предотвращение влияния ухудшившейся экономической ситуации на развитие отраслей экономики, профилактику и устранение последствий пандемии, защиту здоровья граждан и оказание помощи заболевшим, а также на поддержку граждан в условиях пандемии. Наибольший объем средств резервного фонда был направлен на:

дополнительный трансферт на сбалансированность Пенсионного фонда с целью компенсировать снижение страховых взносов из-за антикризисных решений правительства и негативного влияния пандемии на фонд зарплат – 941,4 млрд руб.;

социальную поддержку семей с детьми – 569,3 млрд руб.;

трансферты регионам на оказание медицинской помощи больным коронавирусом – 378,2 млрд руб.;

стимулирующие выплаты медикам и госслужащим, непосредственно работающим с COVID-19, – 231,7 млрд руб.;

специальные социальные выплаты, включая выплаты безработным, – 155,5 млрд руб.

Счетная палата самостоятельно считала «антиковидные» расходы, основываясь на документах правительства и парламентской комиссии по перераспределению бюджетных ассигнований. Итоговый показатель не учитывает распоряжения правительства под грифами ДСП (для служебного пользования) и «секретно», указывает Счетная палата. РБК направил запросы в Минфин России и Счетную палату.

Дискуссионный вопрос

Количественные оценки антикризисных расходов России разнятся в зависимости от методологических подходов. Например, Международный валютный фонд (МВФ) по состоянию на январь 2021 года оценивает, что в России дополнительные бюджетные затраты на здравоохранение и пострадавшие от кризиса сектора экономики в виде непосредственных расходов бюджета или отказа от сбора налоговых доходов составили 2,9% ВВП. В том числе сектор здравоохранения (помощь больным, закупка лекарств, средств защиты, медицинских приборов, выплаты медикам) получил 0,6% ВВП.

Исходя из оценки Счетной палаты, расходы на борьбу с пандемией и ее последствиями составили около 2,7% ВВП (согласно первой оценке Росстата по ВВП 2020 года). Для Минфина эти оценки важны, так как Россию критиковали за относительно низкие расходы на борьбу с кризисом. Например, профессор экономики парижской Школы политических наук Сергей Гуриев утверждал в недавней статье (. pdf ), что «в отличие от западных коллег российское правительство не предложило щедрой поддержки домохозяйствам и малому бизнесу». Общая фискальная поддержка в России «намного меньше, чем в других странах G20», писал Гуриев.

Минфин спорил с такой критикой, оценивая общую стоимость антикризисных пакетов в 4,5% ВВП (в 2020-2021 годах). С учетом финансовых мер на уровне регионов, «забалансовых» мер (таких как неденежная докапитализация Сбербанка и ВЭБ.РФ на 0,5 трлн руб.) и компенсации общего сокращения доходов бюджетной системы совокупный «фискальный импульс» составляет около 9% ВВП, что ставит Россию в число мировых лидеров по антикризисной поддержке экономики, заявлял министр финансов Антон Силуанов.

Сверхлимитные гарантии

В 2020 году правительство было вынуждено принимать бюджетные решения в чрезвычайных условиях, отступая от норм обычного времени, обращают внимание аудиторы. Действие отдельных положений Бюджетного кодекса было приостановлено, Минфину разрешили увеличивать общий объем бюджетных расходов без внесения поправок в закон о бюджете (с соответствующим увеличением резервного фонда), правительство получило право выдавать юрлицам гарантии по кредитам с превышением лимитов, установленных на 2020 год (по рублевым и валютным госгарантиям). Размер перераспределений бюджетных ассигнований стал самым высоким за последние десять лет, подчеркивает Счетная палата: общий объем положительных изменений бюджетной росписи достиг почти 11,4 трлн руб. – в 3,6 раза больше, чем за 2019 год.

В частности, в 2020 году правительство предоставило госгарантии в рублях на сумму 452 млрд руб. (в 15 раз больше, чем было предусмотрено докризисной программой госгарантий на 2020 год, – 30 млрд руб.) и на \$6 млрд в иностранной валюте (443 млрд

руб. по курсу доллара на 31 декабря) – в 5,5 раза выше «программного» лимита (\$1,1 млрд), говорится в отчете аудиторов. Гарантии при прочих равных увеличивают госдолг (хотя в последние годы долг по гарантиям снижается, поскольку срок старых гарантий истекает или их списывается больше, чем выдается новых).

Объем предоставления рублевых гарантий в 2020 году стал максимальным с 2016-го, следует из данных Счетной палаты. Валютные гарантии были предоставлены после годовичного перерыва (в 2019 году не предоставлялись). Дополнительные гарантии, выданные сверх лимита на фоне пандемии, составляют примерно 0,7% ВВП (включаются в антикризисную фискальную поддержку в широком понимании).

Среди госгарантий, выданных в 2020 году:

«зонтичная» гарантия для ВЭБ.РФ на 220 млрд руб. (для потенциального исполнения поручительств ВЭБа по банковским кредитам для системообразующих предприятий);

гарантии на 70 млрд руб. по кредитам Сбербанка для «Аэрофлота»;

гарантии на 162 млрд руб. по кредитам Промсвязьбанка для его лизинговых структур («ПСБ Авиапрофлизинг», «ПСБ Авиализинг»), в том числе гарантия на 140 млрд руб. для закупки самолетов Sukhoi Superjet, не востребованных покупателями;

валютные гарантии (15 штук) на общую сумму \$6 млрд по кредитам российских юрлиц в ВЭБ.РФ на цели приобретения судов-газовозов для последующей передачи их в лизинг в рамках проекта «Арктик СПГ 2» (проект НОВАТЭКа по производству сжиженного природного газа).

В октябре 2020-го Счетная палата также раскрывала в своих материалах, что до конца 2020 года Минфин планировал предоставить гарантию на сумму до \$1,36 млрд для поддержки экспорта российской сельскохозяйственной продукции в страну – стратегический партнер России (без указания названия). В итоговом докладе Счетной палаты об этой гарантии ничего не сообщается.

<https://www.rbc.ru/economics/24/02/2021/6034d7659a7947b5e4403bdd>

### **ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2021.02.24; В РОССИИ ЗАПУСТЯТ ПЕРВОЕ СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО ЭЛЕКТРОГРУЗОВИКОВ; DRIVE ELECTRO ОБСУЖДАЕТ КОНТРАКТ С «МАГНИТОМ» НА 200 МАШИН**

Российская инжиниринговая компания Drive Electro в 2021 г. запустит производство аккумуляторов для электротранспорта и серийное производство электрогрузовиков. Об этом «Ведомостям» рассказал владелец Drive Electro Сергей Иванов. «В серии будет несколько моделей – как большегрузы с максимальной допустимой массой 19 т, так и более легкие транспортные средства. Электрогрузовики мы планируем выпускать под собственным брендом Drive Electro – для нужд российских заказчиков, а также с прицелом на экспорт», – сообщил представитель компании. По его словам, машинами интересуются клиенты в Латинской Америке.

Максимальная мощность завода составит 1000 грузовиков в год, на начальном этапе выпуск будет меньше. Компания уже разрабатывает и собирает из импортируемых аккумуляторных ячеек накопители для разных типов электротранспорта.

На новом предприятии будут выпускать такие батареи и блоки управления, а также производить финальную сборку автомобилей – шасси, кузова и электромоторы будут закупать у других производителей. «У разных производителей будут закупаться машинокомплекты в определенной комплектации, без каких-то узлов, например без силового агрегата, коробки передач.

Мы же будем разрабатывать конструкторскую документацию под автомобиль, устанавливать аккумуляторы и блоки управления, собирать и сертифицировать готовую машину, присваивать ей VIN-номер», – объяснил Иванов. Он не стал называть производителей, с которыми обсуждается поставка шасси, сославшись на

конфиденциальность информации. Известно, впрочем, что компания всегда активно сотрудничала с «Камазом» – она поставляет аккумуляторы для московских электробусов, которые производит ПАО «Нефаз» (входит в группу «Камаз»). Представитель «Камаза» сообщил «Ведомостям», что производитель не обсуждает поставки шасси под производство Drive Electro. В то же время первый опытный образец электрогрузовика собран Drive Electro на базе шасси КамАЗ-5325.

Что такое Drive Electro

ООО «Научно-исследовательский институт комбинированных энергоустановок» (НИИКЭУ) было создано в 2013 г. Владелец и гендиректор НИИКЭУ – доктор технических наук Сергей Иванов. Компания специализируется на разработке электрических и гибридных тягово-транспортных средств и накопительных устройств. Инженеры компании являются авторами проектов автомобиля «Газель-электро», электробусов «Тролза» и «Нефаз». Совместно с «Камазом» в 2014 г. был также разработан гибридный тягач.

В сентябре 2020 г. была зарегистрирована компания «Драйв электро», в которой 75% капитала принадлежит Иванову, еще 25% – НИИКЭУ (им Иванов владеет на 100%, согласно СПАРК). Генеральным директором этой компании является Кирилл Ильин.

Этот образец передан в тестовую эксплуатацию ритейлеру «Магнит» в сентябре 2020 г. Снаряженная масса грузовика составляет 10,4 т, грузоподъемность – 9 т. Электродвигатель развивает до 354 л. с. в пике (не более получаса). Пустой грузовик проезжает до 200 км на одном заряде, груженный – 120 км. Емкость аккумулятора составляет 140 кВт ч.

«Магнит» продолжает тестировать электрогрузовик – главным образом в Московском регионе. Тестирование продлится еще не менее полугода, после чего может быть принято решение о закупке партии автомобилей», – сообщил представитель ритейлера. Drive Electro рассчитывает, что по итогам тестирования с «Магнитом» будет заключен первый серийный контракт на поставку 200 машин.

Запросы на электрогрузовики есть и от других розничных сетей, сообщили в пресс-службе Drive Electro. Производственный комплекс Drive Electro будет построен в этом году на площадке «Алабушево», которая входит в особую экономическую зону (ОЭЗ) «Технополиса «Москва». «Компания получила статус резидента ОЭЗ Москвы в январе 2021 г. В строительство и оснащение оборудованием комплекса будет инвестировано 355 млн руб., остальные 20 млн руб. направят на научно-исследовательскую и внедренческую деятельность.

В ходе реализации проекта инвестор планирует создать 75 новых рабочих мест», – сообщил «Ведомостям» заместитель мэра Москвы Владимир Ефимов.

Статус резидента ОЭЗ дает компании доступ к налоговым льготам – освобождению от уплаты налога на землю, имущество и транспорт, 2%-ной ставке налога на прибыль. Ранее компания производила батареи для московских электробусов на площадке в Химках. С 2018 г. было поставлено 400 комплектов батарей.

Drive Electro также планирует заниматься обслуживанием электроавтомобилей и установкой зарядных станций в автопарках клиентов. «Коллаборация с таким индустриальным партнером, как «Камаз», обеспечила бы проекту живучесть. А появление транспорта на электротяге – это понятный долгосрочный тренд развития автопрома», – говорит эксперт SBS Consulting Дмитрий Бабанский. При этом эксперт уточняет, что пока в России спрос на электротранспорт незначителен. Российский парк электротранспорта насчитывает чуть более 10 000 единиц, по данным «Автостата». Основные риски проекта – это зависимость от импортных комплектующих и, как следствие, валютные риски. Кроме того, сейчас рынок автопрома зависит от господдержки, а четкого акцента в госполитике на экологически чистый транспорт пока нет, считает эксперт.

В мировом автопроме грузовики на электротяге постепенно выходят в серийное производство. Самые знаменитые конкуренты проекта – это американские Tesla Semi и

прототипы машин Nikola One, Two и Tre на водородных элементах. По данным сетевого издания InsideEVs, в 2021 г. будет произведено 2500 грузовиков Semi, серийное производство запустится в августе.

Nikola планирует запустить производство грузовика Tre (для поездок на расстояния до 500 миль) в 2023 г., Two (поездки на расстояния до 900 миль) – в 2024 г., сообщила компания 23 февраля. Производство будет налажено на мощностях итальянского Iveco в Германии. При этом деятельность компании изучают Комиссия по ценным бумагам и биржам США и американский министр: в прошлом году фирма Hindenburg Research опубликовала доклад о «жульничестве» Nikola и отсутствии у нее заявленных технологий. Электрические модификации моделей, изначально спроектированных под ДВС, сегодня есть практически у всех мировых автопроизводителей – в основном в виде прототипа. Немецкий Daimler начнет производить электрическую модель e-Actros в этом году, уже запустили производство своих электромоделей Volvo, DAF, Scania и MAN.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/02/23/859003-rossii-zapustyat>

### **КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2021.02.24; ИДЕТ ВОЙНА СТАНДАРТНАЯ; УМЕНЬШЕННЫЕ И ОБЪЕДИНЕННЫЕ ЗНАКИ ЗАПРЕТЯТ ПРИМЕНЯТЬ БЕЗ РАЗРЕШЕНИЯ ГИБДД**

Росстандарт отменит ГОСТ, позволяющий применять объединенные, уменьшенные и другие нестандартные дорожные знаки, а также указатель, разрешающий правый поворот на красный свет. Решение принято по жалобе Научного центра безопасности дорожного движения МВД – там считают, что ГОСТ противоречит Венской конвенции о дорожном движении и другим документам. После отмены документа право применять экспериментальные знаки сохранится, но только с разрешения Госавтоинспекции.

Комиссия Росстандарта по апелляциям (рассматривает жалобы на документы в области стандартизации) приняла решение отменить ГОСТ 58398–2019 «Экспериментальные технические средства организации движения», следует из протокола комиссии («Ъ» ознакомился с текстом). Апробированные в отменяемом документе положения переносятся в другие стандарты.

Возможность применения экспериментальных – уменьшенных, объединенных (например, «Парковка» и «Платные услуги») – и других нестандартных дорожных знаков власти обсуждали с 2015 года. Проект инициировал экспертный центр Probok.net и столичный Центр организации дорожного движения (ЦОДД). Идея состояла в том, чтобы избежать нагромождения указателей в городах. По поручению Игоря Шувалова (тогда первого вице-премьера) Москва и Санкт-Петербург начали применять нестандартные знаки в пилотном режиме. В 2017 году был введен в действие предварительный стандарт об экспериментальных знаках, в 2019 году он приобрел статус национального ГОСТа. В нем также заложена возможность использовать рядом со светофором «стрелку», позволяющую автомобилистам поворачивать направо на красный свет.

ГИБДД изначально была против такого подхода и введенные по инициативе Probok.net нововведения, по сути, не признавала.

В 2018 году ЦОДД установил в СВАО несколько уменьшенных знаков, а ГИБДД через суд оштрафовала ЦОДД за это суммарно на 500 тыс. руб. Но Мосгорсуд по жалобе центра постановления отменил. Одновременно Научный центр безопасности дорожного движения МВД (НЦ БДД – входит в структуру Госавтоинспекции) добивался отмены самого ГОСТа. Процесс занял два года, и только в феврале 2021 года комиссия Росстандарта приняла окончательное решение.

Основная претензия НЦ БДД сводилась к дублированию и противоречиям между оспариваемым ГОСТом и действующими ГОСТ 52289 и 52290 (разметка, светофоры, знаки, их типоразмеры, правила применения). К примеру, возможность установки экспериментальных знаков ранее уже существовала. Для этого владельцы дорог должны

получить разрешение у ГИБДД, описав при этом «цели и задачи» эксперимента и его ожидаемый результат. Кроме того, необходимо представить «методику оценки эффективности», а также установить для участников движения разъясняющие «транспаранты».

По мнению НЦ БДД, водитель не обязан знать требования экспериментальных знаков из ГОСТ 58398, потому что ПДД на него не ссылаются. Существует также распоряжение правительства №2438 об обязательных стандартах в области дорожного движения – и оспариваемый ГОСТ в этот перечень не входит. Это, в свою очередь, может ввести в заблуждение участников госзакупок – если, к примеру, регион решит закупить партию указателей по ГОСТ 58398, а обязательны к применению совсем другие (на это Росстандарт обращает внимание в протоколе).

Оспариваемый документ также противоречит Венской конвенции о дорожных знаках и сигналах 1968 года: правый поворот на красный свет ею не предусмотрен, указывал НЦ БДД.

Глава Probovok.net Александр Шумский с решением Росстандарта не согласен. По его мнению, ГИБДД «борется со здравым смыслом», а оспариваемый стандарт лишь расширяет способы и варианты применения знаков, утвержденных ПДД и другими ГОСТами. Когда документ утверждался, подчеркивает господин Шумский, разработчики запрашивали позицию начальника ГИБДД России Михаила Черникова – и тот признал «успешными» результаты эксперимента.

В ЦОДД “Ъ” не смогли сказать, сколько в городе установлено нестандартных знаков. Судя по сообщениям в СМИ, речь идет о нескольких сотнях (их много в центре, у станций метро и т. д.). «Мы не в курсе возможной отмены ГОСТа, но обязательно обсудим этот вопрос с коллегами из ГИБДД, – заявили “Ъ” в центре. – Мы аккуратно внедряем любые новые проекты, изучаем, как это повлияет на безопасность». В ЦОДД подчеркнули, что малые знаки установлены в рамках согласованного с ГИБДД эксперимента: из комментария следует, что экспериментальные указатели ставились по ГОСТ 52289, а не оспариваемому стандарту, и останутся на местах даже после его отмены. Аналогичная ситуация и в Санкт-Петербурге, где в 2017 году установили 210 указателей малого размера. В городском комитете по развитию транспортной инфраструктуры “Ъ” заявили, что способ установки знаков соответствует ГОСТ 52289, поэтому замена их не планируется.

<https://www.kommersant.ru/doc/4703258>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ОЛЬГА ЖУРМАН; 2021.02.24; БОРТ «ЯКУТИИ» ПРИНИМАЕТ; НАЧАЛАСЬ ПРОДАЖА АВИАБИЛЕТОВ В МОСКВУ ИЗ ЧУКОТСКОГО ПЕВЕКА**

Авиакомпания «Якутия» вплоть до 1 мая открыла продажу субсидированных билетов по маршруту Москва – Певек – Москва. По сообщению департамента промышленной политики Чукотского автономного округа, на каждом рейсе выделена квота – десять мест. Купить субсидируемые билеты можно на любые дни, в которые осуществляются полеты, кроме 28 апреля. На эту дату уже все билеты распроданы.

– После 1 мая взлетно-посадочная полоса аэропорта Певек встает под реконструкцию, – объяснил вице-губернатор региона Виктор Бочкарев.

Субсидированный тариф для полета в Москву – 9 тысяч 700 рублей в одну сторону без налогов и сборов. Воспользоваться им могут все дальневосточники, зарегистрированные в ДФО. Для этого необходимо предъявить паспорт или иной нотариально заверенный документ.

Помимо этого льготники – пенсионеры, инвалиды, члены многодетных семей и граждане в возрасте до 23 лет – смогут приобрести авиабилеты в столицу по цене 9 тысяч рублей без сборов. Максимальная квота на рейс в одном направлении составляет до 20 мест.

Учитывая высокий спрос на полеты в Москву с Чукотки, правительство округа организовало продажу билетов для жителей региона по специальному тарифу – 25 тысяч рублей. К слову, экономически обоснованная цена на перелет Певек – Москва составляет 53 тысячи рублей.

<https://rg.ru/2021/02/23/reg-dfo/nachalas-prodazha-aviabiletov-v-moskvu-iz-chukotskogo-peveka.html>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – СТОЛИЧНЫЙ ВЫПУСК; СЕРГЕЙ БАБКИН; 2021.02.24; ФУР ГОН; МКАД: ТРАНЗИТНЫЙ ЛОКДАУН ПРОДЛИЛИ НА ГОД**

Закрытие транзита фур по МКАД сделало кольцевую дорогу безопаснее, и власти решили продлить локдаун на год. Мнения перевозчиков разделились: если одни охотно приняли альтернативу переехать на трассы А-107, А-108 и ЦКАД, то другие попали в затруднительное положение. Ряд складов находится внутри МКАД, и перекраивать логистику пришлось в бешеном темпе.

Как уже писала «РГ», власти Москвы и Московской области перед снегопадами в 20-х числах февраля решили закрыть транзитный проезд по МКАД, чтобы фуры не мешали уборочной технике чистить дорогу. Ограничения планировалось снять 22 февраля, однако в этот день заммэра Максим Ликсутов подписал приказ, который продлил транзитный локдаун на год. «Это продиктовано, в первую очередь, заботой о комфорте и безопасности передвижения жителей всего столичного региона», – поддержал коллегу **министр транспорта** и дорожной инфраструктуры Подмосковья Александр Гержик. С точки зрения закона все обосновано: ФЗ-257 «Об автомобильных дорогах» разрешает властям принимать такие меры.

Таким образом, водители фур тяжелее 12 тонн могут пользоваться МКАД, только в случае если у них есть пропуск. Их же выдают лишь тем предприятиям, которым необходимо попасть в город в определенное время. Например, доставить скоропортящийся товар или въехать на склады внутри города. Характер перевозки должен быть подтвержден документально.

Блокпостов на дорогах нет, весь трафик отслеживается камерами. Если транзитник проедет по МКАД без пропуска, он автоматически получит штраф 5 тыс. руб. Устройства видеофиксации ЦОДД и подмосковные комплексы позволили сделать главный вывод: порядка 2 тысяч из 13 тысяч фур, которые каждый день проезжали по МКАД, оказались транзитными. В результате эти грузовики ушли на другие дороги: примерно 4 процента на А-108, 16 – на А-107, а основной массив – на платный ЦКАД. По оценкам подмосковного министра Александра Гержика, заторов ни на ЦКАД, ни на «бетонках» не возникло. Эффект отметили и на МКАД. За выходные на кольцевой трассе не произошло ни одной аварии с участием большегрузов, хотя раньше в среднем в день было по два ДТП с пострадавшими. Средняя скорость с обычных 80 км/ч выросла почти до 90. Впрочем, это трафик выходных дней. Как будет дальше? Скоро узнаем. Согласно опубликованному приказу заммэра Максима Ликсутова, запрет транзита по МКАД продлевается до 6.00 23 февраля 2022 года.

Опрошенные «РГ» перевозчики отмечают, что по МКАД до ограничений провозилось множество видов транзитных грузов. И выбор между МКАД и ЦКАД делался с учетом различных факторов, но главное условие – это скорейшая доставка груза из точки А в пункт В. В этом плане никаких проблем не должно возникнуть у компаний, работающих с потребительским рынком. Как рассказал уполномоченный представитель «Вояж-Групп» (доставляет товары в «Ашан» и другие крупные гипермаркеты – прим. «РГ») Василий Заграничный, основные логистические центры этого профиля находятся за МКАД. В то же время при необходимости выехать на московское кольцо без проблем можно получить пропуск, тем более что правила его оформления в ближайшие месяцы упростятся.

А вот компании, которые работают с грузами широкого профиля, явно не ожидали сюрприза с транзитным локдауном и столкнулись с проблемами. «Да, еще в 2019 году помощник президента Игорь Левитин предупреждал, что с открытием участков ЦКАД проезд по МКАД могут ограничить, – рассказал «РГ» замдиректора компании «ПЭК» Вадим Филатов. – Однако о самом введении таких мер нам сообщили за несколько дней. Это отразится на нашей работе».

Склады компании находятся в Бутове и Алтуфьеве, и раньше фуры из регионов могли ночью въехать на МКАД и потом попасть к логистическим центрам. Там они загружались и успевали до 6.00 покинуть Москву. Пропусков на часть машин не было, теперь же их придется оформлять. Впрочем, отмечает он, их компания, и другие перевозчики готовы построить альтернативные маршруты через ЦКАД, тем более что это более современная и скоростная дорога по сравнению с МКАД. Перевозчики также солидарны в том, что основная статья расходов все же – топливо. А оно буквально «горит» в пробках. Гораздо выгоднее будет заплатить за проезд по ЦКАД и еще больше сэкономить на заправке.

<https://rg.ru/2021/02/23/reg-cfo/chto-dumaiut-perevozhchiki-o-prodlenii-na-god-lokdauna-dlia-bolsheguzov-na-mkad.html>

### **КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.02.20; ТЕХОСМОТРУ НАШЛИ ВЫХОД ИЗ СИТУАЦИИ; ТРЕБОВАНИЯ К ОПЕРАТОРАМ ТО БУДУТ УПРОЩЕНЫ**

**Минтранс** в новом приказе упростит требования к пунктам техосмотра, благодаря чему многим операторам не надо будет перестраивать здания, ворота и обустраивать осмотровые канавы. Также не надо будет закупать дополнительные дымомеры, люфтомеры и устройства для проверки светопропускания стекол. Поправки вступят в силу с 1 сентября: до этого момента, начиная с 1 марта, операторы вынуждены будут работать по ранее утвержденному приказу, требования которого не все участники рынка готовы выполнять.

Проект поправок в ведомственный приказ **Минтранса** №232, в котором установлены требования к производственно-технической базе операторов техосмотра, опубликован в субботу на regulation.gov.ru. Действующая его редакция вступает в силу с 1 марта вместе с «большой реформой ТО», о которой “Ъ” рассказывал: вводятся новые требования к пунктам ТО, обязательное фотографирование машин на техосмотре, электронные диагностические карты и прочие новации. Недостатки в документе эксперты обнаружили еще в октябре 2020 года.

Большая часть изменений носит на первый взгляд сугубо технический характер.

Уточняются допустимые габариты помещений пунктов ТО. К примеру, если оператор проверяет грузовики массой до 3,5 тонны или автобусы до 5 тонн (категории транспортных средств N1 или M2), то при наличии осмотровой канавы допустимая высота здания может быть 3,3 м вместо 3,5. Уменьшается, соответственно, высота въездных и выездных ворот. Для пунктов, проверяющих тяжелые грузовики или автобусы (категории N3 и M3), минимальная ширина помещения сокращается с 6 до 5,5 м. Допустимая глубина осмотровой канавы в ряде случаев уменьшается с 1,5 м до 1,3–1,1 м. Уточняется, что если на пункте ТО нет возможности использовать подъемник или канаву, то можно применять эстакаду.

Еще одно уточнение связано с приборами, которые должны быть на пункте ТО – дымомерами, люфтомерами, течемерами, устройствами для замера светопропускания и т. д. Согласно нынешней редакции приказа на каждую диагностическую линию (а их может быть несколько) должно быть по одному прибору, в новой уточняется, что достаточно одного устройства на весь пункт.

Ранее Российский союз автостраховщиков (РСА) проводил проверку, в ходе которой выявилось «незначительное несоответствие установленных требований» в помещениях

пунктов ТО (от 10 до 50 см), поэтому решено правила скорректировать, сказано в материалах **Минтранса**.

Многие компании используют помещения, построенные еще в советские времена, и по формальным основаниям они не всегда проходят по габаритам, пояснил “Ъ” **гендиректор некоммерческого партнерства станций диагностики «Безопасность и транспорт» Ярослав Васичков**.

«Из-за этого оператор не может получить или подтвердить аккредитацию РСА, – говорит он. – **Минтранс**, судя по всему, ориентировался на современные строительные нормы, которые распространяются на вновь возводимые здания, и не учел в полной мере характеристики уже используемых зданий». Что касается новых требований к оснащению приборами, то, по словам эксперта, каждый из них нужно купить и проверять раз в год, что «довольно накладно, причем на практике столько приборов в работе не нужно».

Господин Васичков подчеркнул, что предлагаемые изменения еще будут обсуждаться «профессиональным сообществом» – должна быть выработана «единая концепция» для внесения поправок. Глава союза «Техэксперт» Сергей Зайцев считает, что в приказ вносятся «точечные изменения, которые принципиально не повлияют на правоприменение», однако позволят снизить затраты операторов на приведение в соответствие их производственных баз.

Глава гильдии операторов ТО при Московской торгово-промышленной палате Игорь Волчек говорит, что в проекте учтены не все пожелания операторов. Требования к диагностическим линиям, по его словам, прописаны «неточно», что на практике может привести к разной трактовке документа представителем РСА (при аккредитации оператора) и оператором ТО. Кроме того, говорит господин Волчек, до сих пор непонятно, будет ли операторам предоставлен переходный период, в течение которого они смогут работать еще по старым требованиям.

Операторы, ГИБДД и Минэкономики считают (общая их позиция закреплена в протоколе совместного совещания), что такой период, когда компании могут работать еще по старым требованиям к помещениям и оборудованию, должен быть – до 1 марта 2022 года, это заложено в новом законе о ТО (вступающем в силу 1 марта). РСА, в свою очередь, настаивает на том, что операторы должны соответствовать новым требованиям сразу с 1 марта. «То есть по факту любой внеплановой проверки, если выявлено несоответствие требованиям, аттестат аккредитации могут приостановить, – говорит Игорь Волчек. – Из-за этой неразберихи операторы не понимают: либо им сейчас срочно вкладывать деньги в перестройку зданий (что очень дорого), либо спокойно работать в ожидании вступления нового, более “мягкого” его варианта, либо просто уходить с рынка».

«Запуск таких требований требует введение переходного периода в 1–2 года и одновременно повышения тарифов на проведение ТО. Тогда у действующих пунктов будет возможность подготовиться к новым требованиям, – считает гендиректор компании “Услугиавто” Юрий Пархоменко. – Прорезать новые увеличенные ворота в здании – это фактически реконструкция здания, требующая сбора огромного пакета документов и получения соответствующих разрешений. На текущий момент заниматься такой работой мало кто захочет. Закручивание гаек должно компенсироваться – возможностью увеличения дохода, иначе рынку этих услуг просто невыгодно будет заниматься проведением техосмотра – уж очень большие капиталовложения».

Еще проблема, по данным “Ъ”, заключается в том, что многие операторы пока не могут подключиться и использовать новую единую информационную систему техосмотра (ЕАИСТО-М) МВД.

Официально система должна заработать с 1 марта вместе с реформой ТО, сейчас идет ее отладка. Проблемы, говорят знакомые с ситуацией источники “Ъ”, возникают из-за

неполной и некорректной информации об операторах, попавшей в ЕАИСТО из реестра РСА. Ранее МВД вложило в модернизацию информационной системы 80 млн руб.

<https://www.kommersant.ru/doc/4702590>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2021.02.20; МИНТРАНС УПРОСТИТ ТРЕБОВАНИЯ К ПУНКТАМ ТЕХОСМОТРА**

**Минтранс** упростит требования к пунктам техосмотра. Проект соответствующего приказа размещен для общественного обсуждения на портале проектов нормативных актов [regulation.gov.ru](http://regulation.gov.ru).

Напомним, ранее своим приказом **Минтранс** установил такие требования, что операторам, для того, чтобы продолжать заниматься диагностикой по новым правилам, требовалось провести капитальный ремонт помещений, в которых находятся пункты. Расширить ворота, углубить смотровые ямы, переставить стены, чтобы расширить помещение. Понятно, что такие глобальные затраты не всем по карману. А в некоторых случаях так перестроить помещения и вовсе невозможно, потому что пункты находятся в старых зданиях, возведенным по давно устаревшим требованиям. Столь суровые требования могли заставить уйти с и без того недостаточного рынка многих операторов. И вот министерство прислушалось к операторам и решило смягчить требования.

Так, например, на пунктах, на которых проверяют грузовики до 3,5 тонны или автобусы до 5 тонн, при наличии смотровой канавы допустимая высота здания может быть 3,3 метра вместо 3,5. На столько же уменьшается высота въездных ворот. Для пунктов, проверяющих тяжелые грузовики, уменьшается минимальная ширина помещения с 6 до 5,5 метра. При этом глубина осмотровой канавы в ряде случаев уменьшается с 1,5 метра до 1,3-1,1. Если на пункте нет возможности использовать подъемник или канаву, то разрешается применять эстакаду.

Также полный комплект приборов для диагностики надо иметь не для одной диагностической линии, а на весь пункт, сколько бы линий в нем не было. Что логично, поскольку если у оператора две линии, зачем иметь два комплекта? Техника просто будет простаивать, а ее стоимость кусается.

Надо сказать, что без юридических казусов тут не обошлось. Предполагается, что новый приказ вступит в силу с 1 сентября. А с 1 марта вступает в силу предыдущий приказ. Между тем Российскому союзу автостраховщиков дан год с 1 марта для проверки аккредитованных пунктов ТО на соответствие. Причем проверки выездные. Так вот, с 1 марта РСА будет проверять на соответствие требований по строгому приказу, а с 1 сентября – по мягкому. Понятно, что часть операторов, у которых пункты не соответствуют строгим требованиям, чтобы не перестраивать помещения, постараются отодвинуть проверку к тому моменту, когда вступит в силу более мягкий приказ. В результате проверки обрушатся на РСА в самый последний момент, и велик риск, что к 1 марта следующего года они просто не смогут проверить все пункты. И снова возник риск закрытия этих пунктов. А значит и дефицит техосмотра для всех, кому он нужен.

При этом с 1 марта следующего года вступит в силу штраф за не пройденный техосмотр. То есть все эти нормотворческие казусы снова отольются автовладельцам, которые рискуют поставить свои машины на прикол без техосмотра, чтобы не получать штрафов.

<https://rg.ru/2021/02/20/mintrans-uprostit-trebovaniia-k-punktam-tehosmotra.html>

### **МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; ОЛЬГА БОЖЬЕВА; 2021.02.23; ГЛАВА РОСАВИАЦИИ ПРОКОММЕНТИРОВАЛ ВЫХОД УКРАИНЫ ИЗ АВИАЦИОННЫХ СОГЛАШЕНИЙ СНГ; БАЗОВЫЕ ПРИНЦИПЫ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО СООБЩЕНИЯ ПЕРЕСМОТРУ НЕ ПОДЛЕЖАТ**

Украина продолжает политику, направленную на разрыв всех отношений с Россией и СНГ. Теперь очередь дошла до заключенных в рамках Содружества независимых государств соглашения о гражданской авиации и соглашения об использовании воздушного пространства. Президент Украины Владимир Зеленский подписал указ о выходе «незалежной» из этих договоренностей. Этот шаг «МК» прокомментировал глава **Росавиации Александр Нерадько**.

Соглашение о гражданской авиации было заключено в Минске еще 25 декабря 1991 года. Соглашение об использовании воздушного пространства – в Ташкенте 15 мая 1992 года. Зеленский поручил своему МИДу уведомить Совет по авиации об этом решении.

**Глава Росавиации Александр Нерадько** так прокомментировал это решение:

«Давать оценку этому заявлению – дело МИДа. Могу лишь сказать, что гражданская авиация является самым трансграничным видом транспорта, для которого очень важным вопросом остается соблюдение межправительственных соглашений и договоренностей о воздушном сообщении.

Трансформация подходов к региональным соглашениям в области использования воздушного пространства не приведет к пересмотру и изменению базовых и ключевых принципов международного воздушного сообщения, изложенных в Конвенции о Международной гражданской авиации 1944 года.

**Росавиация** поддерживает развитие двусторонних и многосторонних договоренностей в интересах развития устойчивого и безопасного воздушного сообщения между Россией и странами ближнего и дальнего зарубежья».

<https://www.mk.ru/politics/2021/02/23/glava-rosaviacii-prokomentiroval-vykhod-ukrainy-iz-aviacionnykh-soglasheniy-sng.html>

### **ГТРК ИРКУТСК, 21.02.2021 11:28; ЗАЛЕТАЛИ! СУБСИДИИ НА РЕЙСЫ В КИРЕНСК И 17 ЛЕТ БАНКРОТСТВА СЕВЕРНОГО АЭРОПОРТА**

Автор: Артамонова Ирина

**Росавиация** поддержала включение в госпрограмму проектов реконструкции аэропортов Иркутска, Усть-Кута и Киренска. В прошлом году их внесли в план модернизации. Но в этот раз речь идет госпрограмме «Развитие транспортной системы» и федеральном проекте «Развитие региональных аэропортов и маршрутов». Авиационной инфраструктуре региона давно требуется обновление.

Один из пассажиров рейса Иркутск-Киренск - мэр Киренского района Кирилл Свистелин. Упорно добивался субсидирования полетов для земляков несколько лет подряд. В итоге в правительстве Иркутской области его поддержали: с 2021-го года на рейсы в северный город и обратно из регионального бюджета дали 43 с половиной миллиона рублей.

- На самом деле была большая работа и администрации, и депутатского корпуса. Я думаю, точку на этом всем поставил Игорь Иванович, сказал: да, субсидирование Киренска будет. И сегодня жители района очень довольны. Так это не просто какие-то там бизнес-структуры, это сегодня люди, студенты, в больницу, и транспортная доступность - это одна из тем развития любой территории, - говорит мэр Киренского района Кирилл Свистелин.

Билеты на самолет Иркутск-Киренск-Иркутск подешевели! Теперь стоят 5500 рублей. И это льготная цена абсолютно для всех пассажиров. Раньше киренчане и жители района

платили по 8 тысяч, цена для остальных доходила и до 13 тысяч рублей. С нового года по приемлемой цене люди залетали.

- Я поэтому и лечу, что билет стал дешевле.

- Сейчас цена вас устраивает?

- Да. Если б не было субсидий, я б не полетел.

- Долго ждали? Долго не летали?

- Лет 10.

- Если не секрет, куда летите?

- До Иркутска, только в больницу.

- Я часто летаю с Киренска на Иркутск, и с Иркутска на Киренск. То, что сейчас снизилась цена на билеты, это, конечно, положительно сказывается на моем бюджете.

- Я вообще с Катангского района, мы летаем только по необходимости - в областную больницу.

- Эта новость как Вам?

- Конечно очень, очень даже хорошо, доступней стало. Или на маршрутке ехать 20 там часов или здесь 2 часа и все.

После того, как цена на билеты снизилась, часто летающего мэра района стали волновать более земные проблемы - то, в каком состоянии находится воздушная гавань Киренска. Вот, например, здание аэровокзала выглядит, мягко говоря, непрезентабельно. И весь аэропортовый комплекс, куда еще входят столовая, гостиница, котельная, водозабор и другие объекты недвижимости - в упадке. Дело в том, что федеральное государственное «Киренское авиационное предприятие» проходит процедуру банкротства уже больше 17-ти лет. Арендуют его здания и инфраструктуру частники - ООО «Аэропорт «Киренск».

Вы видите сегодня обшарпанное здание и так далее, все чего-то ждем. Но 15 лет, наверное, долговато для банкротства, учитывая, что не платится налог на землю и многие еще налоги. Нам бы хотелось, чтобы ситуация как-то переместилась. Я вообще надеюсь, что сегодня конкурсный управляющий начнет делать мероприятия, реализовывать здания или передавать в муниципальную собственность, мы известку найдем и краску, покрасим и все остальное сделаем, - говорит мэр Киренского района Кирилл Свистелин

Мы связались с конкурсным управляющим «Киренского авиационного предприятия» по телефону.

- Я хоть сегодня бы выставил все на торги! - говорит конкурсный управляющий ФГУП «Киренское авиационное предприятие» Вячеслав Соколов.

Вячеслав Соколов объяснил, что в реальности дело обстоит совсем по-другому - 35 объектов недвижимости находятся на земле Российской Федерации и в хозяйственном ведении ФГУП «Киренское авиационное предприятие». И чтобы их продать, нужно сначала оформить как следует документы - а это очень долгая бюрократическая процедура с **Росавиацией** и Росимуществом. Сначала нужно поделить землю на участки под объектами аэропортового комплекса.

- Мне сначала нужно в порядок привести все земельные дела, чтобы под объектом недвижимости, которые стоят на аэропорту, у меня была конкретно моя земля, или она была в аренде долгосрочной, там же не может быть на год аренда, правильно?! Это аэропорт - стратегический объект. Мы по одному участку в Киренске уже сделали на 10 лет, там где у нас находятся жидкости с хранением топлива. Все остальные участки на сегодняшний момент доделываем, - говорит конкурсный управляющий ФГУП «Киренское авиационное предприятие» Вячеслав Соколов.

- Я с кадастровым инженером мы ходим и мерим, мы эти все участки образовали, на них посадили объекты недвижимости.

В общем, процесс пошел, но предстоит еще многое сделать, чтобы пустить с молотка старые здания госпредприятия-банкрота. Кстати, на этой неделе стало известно, что реконструкция взлетно-посадочной полосы киренского аэропорта, возможно, начнется в

обозримом будущем. На видеосовещании руководитель Росавиации Александр Нерадько озвучил: в листе ожидания Киренск на 37-ой строчке из российских аэропортов.

[https://vestiirk.ru/news/news\\_day/257821/](https://vestiirk.ru/news/news_day/257821/)

### **КОММЕРСАНТЪ; 2021.02.20; МОДЕРНИЗАЦИЮ ПЕНЗЕНСКОГО АЭРОПОРТА ПОДДЕРЖАТ В РОСАВИАЦИИ**

Аэропорт Пензы планируется реконструировать совместно с Росавиацией. Соответствующие договоренности были достигнуты губернатором Пензенской области Иваном Белозерцевым и руководителем Федерального агентства воздушного транспорта Александром Нерадько в ходе рабочей встречи.

Как сообщили в правительстве области, глава региона рассказал руководителю Росавиации о планируемых изменениях, связанных с реконструкцией аэропорта, и планах по дальнейшему увеличению его пропускной способности. Александр Нерадько поддержал инициативу губернатора по развитию аэропортовой инфраструктуры областного центра.

Стороны договорились о совместной проработке проекта реконструкции аэровокзала и его софинансировании.

<https://www.kommersant.ru/doc/4702384>

### **ТАСС; 2021.02.21; КАБМИН УТВЕРДИЛ МОДЕРНИЗАЦИЮ ОБЪЕКТОВ ЭНЕРГОСНАБЖЕНИЯ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА**

Правительство России дополнило комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры мероприятиями, направленными на развитие энергоснабжения Восточного полигона железных дорог. Как сообщили в воскресенье в пресс-службе кабмина, распоряжение об этом подписал премьер-министр РФ Михаил Мишустин.

«Речь, в частности, о модернизации Приморской ГРЭС, сооружении двух энергоблоков (215 МВт) на Нерюнгринской ГРЭС, увеличении мощности Партизанской ГРЭС и строительстве электростанции в Бодайбинском районе Иркутской области. Окончание работ запланировано на 2024-2026 годы», – отмечается в сообщении.

Как отметили в кабмине, эти проекты позволят запитать тяговые подстанции, которые преобразовывают электроэнергию для подачи на путевую инфраструктуру, что в свою очередь обеспечит бесперебойное движение поездов и своевременную доставку грузов.

В конце декабря правительственная комиссия одобрила оптимизированный план энергоснабжения Восточного полигона РЖД, который был предложен Минэнерго. Обновленный план предполагает отказ от строительства новых тепловых электростанций в Советской Гавани (260 МВт) и на юге Приморского края (280 МВт) в пользу модернизации Приморской ГРЭС и расширения Партизанской ГРЭС с увеличением установленной мощности на 280 МВт. Реализация плана позволит достичь итоговой экономии на уровне 38 млрд рублей.

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

<https://tass.ru/ekonomika/10755385>

### НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.02.23; КАК В 2020 ГОДУ ШЛИ РАБОТЫ В РАМКАХ ДОРОЖНОГО НАЦПРОЕКТА

Несмотря на распространение коронавируса, **нацпроект «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** по итогам прошлого года признали успешным – почти все работы на объектах были выполнены в срок. Меры, принятые государством и дорожниками страны как до начала ограничений, так и после, позволили минимизировать негативное влияние пандемии. В результате в регионах отремонтировали и построили новые объекты дорожной инфраструктуры, которые улучшили жизнь россиян.

Больше хороших дорог

В рамках федерального проекта «Дорожная сеть», входящего в состав **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, в 2020 году работы провели более чем на 7 тыс. объектов общей протяженностью 16,5 тыс. км. В нормативное состояние приведено 145 млн кв. м дорожного покрытия в пределах городских агломераций, а также на автомобильных дорогах регионального значения. Это соразмерно площади 20 тыс. футбольных полей.

По словам вице-преьера РФ Марата Хуснуллина, такие результаты говорят о том, что основные задачи дорожного **нацпроекта** в целом по стране выполнены, а ряд показателей даже существенно превышает плановые значения.

Более 650 новых автобусов, троллейбусов и трамваев появилось в 14 городских агломерациях в 2020 году. Кроме того, за год было установлено более 2,6 тыс. светофоров, свыше 150 тыс. дорожных знаков и 1,7 тыс. камер в составе комплексов фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения. Все это поможет сохранить жизнь и здоровье водителям и пешеходам. Общее финансирование дорожных мероприятий в прошлом году превысило 300 млрд рублей.

Для удобства людей

Особое внимание регионы уделяют ремонту дорог, ведущих к социально значимым объектам. Так, в программы дорожных работ включено более 800 городских улиц и региональных дорог, ведущих к медицинским учреждениям. Часть из них были приведены в нормативное состояние в первый год реализации **нацпроекта**, другие вошли в перечень ремонтируемых объектов 2020 года.

Так, в Волгоградской области завершили укладку асфальтового покрытия на объектах дорожной инфраструктуры, которые обеспечивают транспортную доступность к 27 медучреждениям: поликлиникам, больницам, стоматологиям, женским консультациям, отделениям медицинской реабилитации. В частности, благодаря обращениям медиков и пациентов в перечень объектов **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** внесли Пятиморскую улицу, ведущую к больнице № 16. Ранее здесь проводили только работы по текущему содержанию асфальтового покрытия, люди жаловались на отсутствие тротуара и парковочных мест.

«За последние годы мы многократно обращались в инстанции по поводу ремонта подъезда к нашей больнице, и вот наконец он выполняется. Это очень здорово! Покрытие улицы за годы эксплуатации сильно обветшало, ведь у нас здесь лиман, все время вода, тротуары были практически разрушены. А теперь все замечательно, устроены удобные карманы, установлены люки. Мы – и особенно наши пациенты – очень рады», – заявил главный врач медучреждения Сергей Захаров.

Кроме того, благодаря **нацпроекту** в 2020 году в нормативное состояние привели более 1,3 тыс. км дорог к детским образовательным и досуговым учреждениям. Значительная часть из этих 826 объектов была сдана в эксплуатацию еще до начала учебного года.

В частности, в Кузбассе отремонтировали 18 участков дорог, по которым пролегают школьные маршруты. «Наша задача – за счет **нацпроекта** дать импульс дальнейшему

развитию всей дорожно-транспортной сети региона, и во главе угла стоят интересы жителей, их комфорт и безопасность, – отметил министр жилищно-коммунального и дорожного комплекса Кузбасса Олег Ивлев. – Особенно это касается детей и молодежи, потому одним из приоритетов для нас стало приведение в нормативное состояние школьных маршрутов и установка вблизи них светофорных объектов».

В Самарской области был выполнен капитальный ремонт участка автодороги Кинель – Богатое в районе поворота на поселок Круглинский протяженностью 15 км. «Дорога была вся разбита, водителям было очень неудобно, особенно в зимний период, потому что разъехаться здесь было практически невозможно. Лет, наверное, уже 15 нас не устраивала дорога на этом школьном маршруте. Теперь все замечательно», – рассказала директор школы села Красносамарское Елена Дементьева.

«Улица Победы»

По инициативе ряда российских регионов, которую поддержали **Минтранс РФ** и **Росавтодор**, в 2020 году был реализован проект «Улица Победы». В течение всего года празднования 75-летия Победы были приведены в нормативное состояние и благоустроены улицы, проспекты и площади, названные в честь Великой Победы или героев войны. Для участия в проекте было заявлено более 400 объектов.

В Ленинградской области к Дню Победы отремонтировали девятикилометровый участок трассы Санкт-Петербург – Морье, известной как Дорога жизни. Во время блокады в годы Великой Отечественной войны это был основной путь в Ленинград. «Дорога жизни – это тот путь, который на века забит в генетический код каждого ленинградца-петербуржца. Дорога, которая стала символом непоколебимой стойкости города, сплоченности жителей и готовности отдать жизнь за свою малую родину. Примечательно, что ремонт был выполнен менее чем за месяц, ровно к 75-й годовщине Победы в Великой Отечественной войне», – поделился ветеран войны, почетный дорожник Алексей Остроумов.

Новые материалы

Эффективность реализации **нацпроекта** напрямую зависит от качества работ, и большую роль в этом вопросе играет отказ от устаревших материалов и переход на современные решения. Именно поэтому регионы активно внедряют передовые практики, применяемые на федеральных трассах и уже доказавшие свою результативность.

Евгения Новоженина /РИА Новости

В 2020 году лидером по внедрению новых технологий в рамках **нацпроекта** была признана Саратовская область. При ремонте большей части трасс областного и межмуниципального значения применялся метод холодной регенерации. Его суть заключается в измельчении и перемешивании существующего асфальтобетонного покрытия и слоя нижележащего материала с добавлением связующих материалов. В результате получается прочное однородное дорожное основание, на которое позже укладывается асфальтобетон. По этой технологии были, в частности, отремонтированы автодороги Саратов – Тепловка – Базарный Карабулак – Балтай, Балашов – Романовка, Вольск – Черкасское – Калмантай – граница Ульяновской области.

«Без современных научных разработок в дорожной отрасли, как, впрочем, и в других отраслях, невозможно движение вперед, – заявил **министр транспорта** и дорожного хозяйства Саратовской области Алексей Петаев. – В 2020 году в Саратовской области запланировали применить новейшие технологии при обновлении девяти участков, а сделали в итоге 28 из 37 объектов». По его словам, в 2021 году передовые практики при дорожном ремонте планируется внедрять уже на 90% областных дорог.

Масштабные проекты

В рамках **нацпроекта** проведены работы более чем на 100 капиталоемких объектах. Например, в 2020 году в Белгороде завершено строительство двухуровневой развязки Студенческая – Калинина стоимостью 376 млн рублей. Также в областном центре открыто движение по путепроводу на двухуровневой развязке Сумская – Чичерина, в проект было

вложено 773 млн рублей. Искусственное сооружение пришло на смену кольцевой развязке, которая еще несколько лет назад перестала справляться с возросшим трафиком. В октябре в Белгороде состоялось торжественное открытие автодороги улица Молодежная – бульвар Юности протяженностью 600 м, которая соединила два микрорайона.

«Уже второй год подряд мы стали лидерами по выполнению показателей национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Это позволило нам в 2020 году дополнительно получить 3 млрд рублей из федеральных средств. На эти деньги мы сделали реконструкцию улицы Щорса, завершили развязки, соединение Есенина и Молодежной, в Губкине выезд из микрорайона Журавлики. Некоторые из этих проектов не могли быть реализованы более десяти лет из-за отсутствия средств», – рассказал замгубернатора Белгородской области – начальник департамента строительства и транспорта Евгений Глаголев.

После корректировок **нацпроекта** в 2021 году, по словам вице-преьера Марата Хуснуллина, в него также войдет задача по формированию новой сети магистральных трасс. «Мы надеемся сделать новый транспортный каркас страны», – отмечал ранее зампред правительства. Проекты, которые уже формируют такой каркас, – это открытая в 2020 году трасса «Таврида» в Крыму, а также начатое строительство трассы Москва – Казань.

<https://национальныепроекты.рф/news/kak-v-2020-godu-velis-raboty-v-ramkakh-dorozhnogo-natsproekta>

### **НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.02.23; В КАБАРДИНО-БАЛКАРИИ ОТРЕМОНТИРУЮТ БОЛЕЕ 100 КМ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГ**

В 2021 году работы по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в Кабардино-Балкарии пройдут на 20 региональных объектах. Специалисты приведут в нормативное состояние 101 км республиканских трасс и магистралей.

Капитальный ремонт пройдет на четырех участках – в селении Куба, Приречном и Камлюково, на объездной Нальчика, связывающей микрорайон Вольный Аул и Хасанью, а также на дороге от селения Инаркой в Верхний Курп. Суммарно капремонты пройдут на 20,8 км региональных трасс.

В границах 15 населенных пунктов планируется обновить асфальтобетонное покрытие. Ремонтные работы пройдут в селениях Старый Черек, Псыкод, Ново-Ивановское, Нартан, Верхняя Жемтала, Зольское, Залукодес, Дженал, Каменноостское, Кенделен, Плановское, Яникой, Исламей, Котляреская, Заюково. Также отремонтируют объезды Терека и Майского и дорогу между Урванью и Нарткалой. Общая протяженность обновленных участков составит 81 км.

На последней коллегии регионального **Минтранса** в своем обращении к дорожникам глава Кабардино-Балкарии Казбек Коков подчеркнул важность развития дорожно-транспортной отрасли: «Наши задачи, подтвержденные трехлетними федеральными и региональными бюджетами, должны помочь нам выстроить мощную инфраструктуру, в этом нам подспорье **нацпроект**. Нужно, чтобы все были нацелены на развитие в долгосрочной перспективе».

Особое внимание ведомство уделяет обеспечению безопасности дорожного движения. Благодаря **нацпроекту** в 2021 году линиями наружного электроосвещения планируется обустроить 42 км региональных трасс. Дороги станут светлее в Хасанье, Чегеме 1, Чегеме 2, Белой Речке, Яникое, Кишпеке и Кенделене.

Подрядные организации приступили к работам уже на 10 участках республиканских дорог.

<https://национальныепроекты.рф/news/v-kabardino-balkarii-otremontiruyut-bolee-100-km-regionalnykh-dorog>

### НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.02.22; В КРАСНОЯРСКОМ КРАЕ ПОСТРОЯТ САМЫЙ СЕВЕРНЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ ЕНИСЕЙ

В Енисейском районе Красноярского края продолжается строительство Высокогорского моста через реку Енисей. Объект возводят по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, а также в рамках комплексного инвестиционного проекта «Енисейская Сибирь».

Высокогорский мост обеспечит круглогодичную транспортную связь центральных районов края с Северо-Енисейским районом, который значительную часть года труднодоступен для автомобильного транспорта. Процесс доставки грузов станет непрерывным, что должно повлечь за собой снижение цен на продовольственные и промышленные товары, которые поставляют с «материка».

Кроме того, мост послужит началом автодорожного развития Ангарского правобережья и даст предпосылки для создания новой дороги, соединяющей центр края с его северо-восточными районами.

На прошлой неделе на правом берегу реки рабочие установили две железобетонные опоры, на которых смонтировали металлические пролетные строения весом более 300 тонн. Это половина от общего объема доставленных на объект металлоконструкций. На левой стороне реки возводят еще три опоры.

«Во время навигации работа проводилась на двух опорах в русле реки, но сейчас она временно приостановлена из-за ледостава. Весной работа закипит. В русле реки одновременно будут возводить пять опор. Сильное течение и скальное основание, конечно, усложнят задачу, но у специалистов «Мостострой-11 « большой опыт», – отметил **министр транспорта** Красноярского края Константин Димитров.

Пролеты собирают на месте. Блоки облицовки железобетонных конструкций производит красноярский завод АО «Мостоконструкция». Всего на стройплощадку уже доставили 70% от необходимого объема бетонных блоков.

С приходом потепления рабочие также приступили к подготовке объездной дороги на левом берегу реки. Здесь планируется построить кольцевую развязку, которая соединит Енисейский тракт с подходом к мосту. В целом в этом году на объекте планируют завершить сооружение всех 11 мостовых опор, смонтировать более 3 тысяч тонн металлоконструкций, проложить земельное полотно на подходах.

Строительство объекта началось в 2020 году. Первые автомобили по мосту должны проехать уже в 2023 году.

<https://национальныепроекты.рф/news/v-krasnoyarskom-krae-postroyat-samyu-severnuyu-most-cherez-enisey>

### НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.02.21; НА РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОГАХ КАБАРДИНО-БАЛКАРИИ ПОЯВИТСЯ ОСВЕЩЕНИЕ

Специалисты установят наружное освещение на 42 км региональных дорог Кабардино-Балкарии (КБР) до конца 2021 года в рамках реализации нацпроекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**, что почти вдвое больше, чем в прошлом году. Об этом сообщили ТАСС в субботу в пресс-службе Министерства транспорта и дорожного хозяйства КБР.

«Особое внимание Минтранс КБР уделяется обеспечению безопасности дорожного движения. По нацпроекту в 2021 году линиями наружного электроосвещения планируется обустроить 42 км региональных трасс. Это почти вдвое больше, чем в 2020 году. Дороги станут светлее в Хасанье, Чегеме-1, Чегеме-2, Белой Речке, Яникое, Кишпеке и Кенделене», - рассказали в министерстве.

В рамках нацпроекта в 2021 году в республике продолжится и работа по обустройству пешеходных переходов. Так, около социально значимых объектов установят 50

автономных светофоров с импульсной индикацией и 2000 погонных метров перильных ограждений. Помимо этого, будут заменены 3 км металлического барьерного ограждения.

<https://национальныепроекты.рф/news/na-regionalnykh-dorogakh-kabardino-balkarii-royavitsya-osveshchenie>

### **REGNUM; 2021.02.20; В ПЕНЗЕ ОПРЕДЕЛИЛИ ДАТУ ОТКРЫТИЯ ДВИЖЕНИЯ ПО БАКУНИНСКОМУ МОСТУ**

В Пензе в рамках нацпроекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» продолжается реконструкция Бакунинского моста. Работы на объекте в настоящее время выполнены на 80%. Об этом заявил начальник городского управления капитального строительства Игорь Умнов.

С его слов, реконструкция мостового сооружения идет согласно утвержденного графика. После выполненных работ объект будет иметь три полосы движения по 3,75 метров, пешеходные связи и велодорожку. В перспективе возможно развитие до 4-х полос. Движение по Бакунинскому мосту планируют возобновить 1 сентября текущего года. Срок эксплуатации сооружения составит 50 лет.

ИА REGNUM ранее сообщало, Бакунинский мост через Суру, соединяющий две крупные части Пензы - микрорайон ГПЗ-24 и центр, полностью закрыли для движения 19 сентября 2019 года в связи с началом его реконструкции. Все работы запланировали завершить к сентябрю 2021 года, общая стоимость - около 930 млн рублей.

<https://regnum.ru/news/3196798.html>

### **НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.02.20; ПОД ПСКОВОМ ОТРЕМОНТИРУЮТ ПОДЪЕЗД К НОВОМУ ПРИЧАЛУ НА РЕКЕ ТОЛБЕ**

В Псковской области в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» до 1 декабря 2021 года отремонтируют подъезд к новому причалу на реке Толбе в Псковском районе.

На участке протяженностью 2,2 км рабочие ГБУ ПО «Псковавтодор» проведут планировку откосов насыпи, расчистят полосу отвода от кустарника и деревьев, выполнят устройство водоотводных канав, отфрезеруют старое покрытие, уложат слои из новых асфальтобетонных смесей, укрепят обочины. Запланирован ремонт деформационных швов на мосту через реку Старцева, сообщает Псковское агентство информации. Стоимость работ превышает 31 млн рублей.

<https://национальныепроекты.рф/news/pod-pskovom-otremontiruyut-podezd-k-novomu-prichalu-na-reke-tolbe>

### **НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.02.20; ТЮМЕНСКАЯ ОБЛАСТЬ ПЛАНИРУЕТ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ 150 КМ ДОРОГ**

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://национальныепроекты.пф/news/tyumenskaya-oblast-planiruet-otremontirovat-150-km-dorog>

### **НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.02.20; УЛЬЯНОВСКАЯ ОБЛАСТЬ ОТКРОЕТ ЧЕТЫРЕ АСФАЛЬТОБЕТОННЫХ ЗАВОДА**

В Ульяновской области в рамках реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» подрядные организации запустят новые высокопроизводительные заводы, которые позволят выпускать все виды современного асфальтобетона.

«Для успешного выполнения работ по нацпроекту важно оснащать производства дорожных организаций передовой техникой и оборудованием. При этом необходимо уделить внимание контролю качества асфальта, который будет использован в новом сезоне, а также технологии его укладки. Новые асфальтобетонные заводы, а также новая техника, закупаемая дорожными подрядными организациями, позволит обеспечить компьютеризированный контроль на всех этапах и видах дорожных работ», - отметил губернатор Ульяновской области Сергей Морозов.

В этом году в регионе начнут работать четыре современных завода, расположенных в Инзе, Карсуне, Ульяновске и Мелекесском районе. Их производственные мощности будут использованы при строительстве, реконструкции и ремонте автодорог почти во всех районах области.

Так, завод в городе Инзе обладает технологией, которая позволяет формировать рецепт асфальтобетонной смеси с дополнительными фракциями щебня, что является обязательным требованием, установленным современным российским законодательством в сфере строительства дорог.

«Если старый завод позволял производить 30 тонн асфальтобетона в час, то новый - около 100 тонн в час. Еще одно преимущество - экологичность, в конструкции установлены рукавные фильтры, что даст возможность обеспечить поддержание безопасного режима работы и снижения нагрузки на окружающую среду», - рассказал директор подрядной организации Владимир Парамонов.

В Мелекесском районе в селе Сабакаево монтируется новый завод производительностью 160 тонн в час, а в Ульяновске - мощностью 200 тонн в час. Еще один завод расположен в рабочем поселке Карсун и обладает производительностью 110 тонн в час. Он повысит качество дорожных работ за счет выпуска более современной и качественной асфальтобетонной смеси, соответствующей всем российским стандартам, а также снизит время транспортировки смеси на объекты.

<https://национальныепроекты.пф/news/ulyanovskaya-oblast-otkroet-chetyre-asfaltobetonnykh-zavoda>

### **ТАСС; 2021.02.20; В РОССИИ ТРЕТЬ ПЕШЕХОДОВ ЗАЯВИЛИ, ЧТО ИСПОЛЬЗУЮТ СВЕТОВОЗВРАЩАТЕЛИ В НЕПОГОДУ И НОЧЬЮ**

Около 90% россиян признают световозвращатели эффективным средством личной безопасности в условиях непогоды и в темное время суток, при этом пользуются ими

менее трети совершеннолетних граждан. Об этом ТАСС сообщили в Главном управлении по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России по итогам проведенного социологического опроса.

«Почти 90% участников дорожного движения считают, что использование световозвращающих элементов в темное время суток и в условиях недостаточной видимости из-за непогоды является эффективным средством для обеспечения безопасности пешеходов. Из них около 70% имеют правильное представление о том, в каком количестве и как должны крепиться световозвращатели. Однако на практике их используют менее трети опрошенных», – сказал собеседник агентства.

По его словам, в качестве основной причины неиспользования световозвращателей более 50% указали отсутствие привычки, еще 17% сослались на «детский дизайн» элементов, который не сочетается с их образом и социальным статусом, 8% заявили, что не знают, где можно приобрести световозвращающие элементы. Остальные опрошенные «затруднились с ответом». «Речь идет об использовании световозвращателей совершеннолетними пешеходами, – уточнили в Госавтоинспекции. – С детьми ситуация оптимистичнее. В настоящее время все больше родителей старается сделать детей заметнее на дороге с помощью световозвращателей, используя как встроенные, так и съемные элементы».

Как подчеркнули в ГИБДД, популяризация и распространение световозвращателей является одним из значимых пунктов просветительской работы ведомства по снижению смертности и травматизма на российских дорогах. Широкая разъяснительная кампания ведется уже не один год, и в настоящее время уровень информированности россиян в этом вопросе довольно высок.

Госавтоинспекция напоминает, что использование пешеходами световозвращающих элементов при переходе дороги и движении по обочинам вне населенных пунктов обязательно. В остальных случаях оно носит рекомендательный характер. Согласно статистике Госавтоинспекции, следование этой рекомендации снижает риск попадания в ДТП в шесть-восемь раз. Особенно это актуально в зимнее время года, когда видимость на дорогах ухудшается, тормозной путь транспортных средств увеличивается, а скорость реакции водителей замедляется. В таких условиях «темный» пешеход на дороге заметен водителю с расстояния не более 25 метров, тогда как световозвращающие элементы увеличивают это расстояние до 130-140 м.

«Вместе с тем, только за прошлый год в темное время суток было совершено почти 16,8 тыс. наездов транспортных средств на пешеходов. В таких ДТП свыше 3 тыс. человек, в том числе 53 ребенка, погибли, более 14,4 тыс. получили ранения», – отметили в Госавтоинспекции.

Об опросе

Социологический опрос проводился по инициативе Госавтоинспекции на платформе экспертного центра «Движение без опасности» в январе 2021 года. В нем приняли участие 5 тыс. совершеннолетних россиян.

<https://tass.ru/obschestvo/10750019>

### **ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2021.02.20; ВООРУЖЕННЫЕ СТРЕЛКИ НЕСУТ ДЕЖУРСТВО НА 15 ПОСТАХ КРЫМА И КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ**

Ведомственная охрана **Минтранса России** вооружила 15 постов в Краснодарском крае и Крыму. Это стало возможным благодаря повышению квалификации сотрудников, несущих дежурства на данных постах.

Ранее стрелки госпредприятия были экипированы спецсредствами. Теперь же на охраняемых участках автодорог от Новороссийска, Анапы, Тамани и Керчи до

Симферополя и Севастополя контроль транспортной безопасности работники военизированной структуры будут нести с огнестрельным оружием.

Повышение их квалификации было проведено по программе дополнительного профессионального образования. Они прошли аттестацию и проверку соответствия требованиям законодательства, приступили к тренировкам, предшествующим учебным стрельбам. Первыми вооруженными стрелками стали бывшие военнослужащие, имеющие опыт обращения со стрелковым оружием.

«Оружие у заступающих на дежурство работников охраны сделало их строже и более ответственными. Появление огнестрельного оружия на охраняемых участках дорожного хозяйства Краснодарского края и Республики Крым - это предупреждение нарушителям пропускного и внутриобъектового режимов, которые имеются на охраняемых нами объектах региона», - отметил директор Краснодарского филиала ФГУП «УВО Минтранса России» Вячеслав Бурый.

[https://www.securitymedia.ru/news\\_one\\_12436.html](https://www.securitymedia.ru/news_one_12436.html)

### **ТВ ЦЕНТР # МОСКОВСКАЯ НЕДЕЛЯ, 21.02.2021 14:46; ТЕХОСМОТР ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

**ВЕДУЩИЙ:** Президент Владимир Путин обещал ГИБДД контролировать организации, занимающиеся техосмотром транспортных средств. Соответствующий указ опубликован в субботу и контролировать явно будет что. С марта техосмотр должен проходить по новому регламенту. Например, машины во время процедуры теперь обязательно фотографировать. Это должно пресечь откровенную продажу диагностических карт, когда автовладельцы просто получают бумажку, а что там с машиной на самом деле никто и не смотрит. Петр Вершинина о том как все будет и почему у экспертов к новшеству много вопросов.

**КОРР.:** Перед въездом обязательная фотография на которой видно марку машины и госномер. Изображение вместе с координатами отправляется в единую базу данных - доступ к ней только у аккредитованного специалиста с электронной подписью. С 1 марта с этого будет начинаться каждый техосмотр.

**Виктор АРМАНОВ,** гендиректор пункта техосмотра: Эксперт будет нести юридическую ответственность Он подписывать будет эту карту диагностическую .Электронную подпись подделать почти невозможно. Потому что она привязана к конкретному компьютеру, конкретно человеку выдается.

**КОРР.:** В **Минтрансе** уточняют: фотографировать можно хоть на телефон, а координаты станции предоставлять в более широком диапазоне, чем площадь занимаемых помещений, чтобы избежать погрешности, связанной с экранированием спутникового сигнала из-за густой застройки. Но так или иначе ключевое слово в данном случае «диагностическая карта».

**Сергей ЕФРЕМОВ,** заместитель исполнительного директора Российского союза автостраховщиков: Диагностическая карта будет только в электронном виде и если информации диагностической карты в системе ЕСТО нет, то договор ОСАГО заключить уже будет нельзя. И предоставление водителем документа в бумажном виде не будет являться основанием заключения договора ОСАГО.

**КОРР.:** С тех пор как в 2012 году право выдачи диагностической карты передали частным аккредитованным центрам, этот процесс превратился в фикцию. Зачем тратить время и нервы, когда можно в среднем за 1000 руб. не выходя из дома или машины одним кликом занести данные в базу? Найти в интернете нужный телефон не составит труда.

Сейчас из 10 автомобилей на дороге 8 с липовым техосмотром. Машина может развалиться на ходу, но по документам все в порядке. Из-за неисправных тормозов или отвалившегося колеса в России гибнут тысячи.

Сергей ЗАЙЦЕВ, президент Союза организаций по контролю и диагностики технического состояния транспортных средств: С учетом печальной статистики по дорожно-транспортным происшествиям в связи с техническими неисправностями, которая растет из года в год с учетом этого эксперимента с 1 января 2012 года, то самое основное это необходимость проведения реального техосмотра на реальной производственно-технической базе.

КОРР.: Реформа должна исправить ситуацию, вот только заниматься техосмотром бизнесу невыгодно. Нынешние тарифы не менялись 13 лет и не покрывают расходов. Да и держать специальный бокс, когда диагностическая карта с успехом продается, смысла нет.

Раппа АХЪЯДОВ, председатель совета директоров техцентров: На сегодняшний день, имея пропускную способность 160 машин - 2 линии по 5 постов - к нам две-три машины всего приезжают, что естественно не дает возможности арендную плату, зарплату, коммунальные платежи и так далее.

КОРР.: Поэтому даже в Москве специализированных станций осталось не так много, аккредитованных автомехаников и вовсе единицы. От этой процедуры теперь открешиваются и страховщики - невозможность пройти ТО автоматически исключит покупку полиса ОСАГО. Для них это убытки, для водителя - нарушение правил. Эксперты переживают, что 1 марта случится коллапс.

Антон ШАПАРИН, вице-президент Национального автомобильного союза:

Сейчас мы столкнемся с ситуацией, когда с 1 марта для получения диагностической карты - а она нужна не только для того, чтобы подтвердить техническое состояние автомобиля и не получать за это штрафы от ГИБДД, но и для того чтобы купить ОСАГО - такие карты получить будет просто нигде.

КОРР.: В связи с этим страховщики просят отвязать техосмотр от ОСАГО и отложить реформу хотя бы до 1 сентября, поскольку нужно менять Федеральный закон. В противном случае с приходом весны на дорогах страны появится огромное количество автомобилей не только без техосмотра, но и без страхового полиса.

### **ТАСС; 2021.02.20; ХУСНУЛЛИН: ЧЕТЫРЕХПОЛОСНУЮ ТРАССУ ЧЕЛЯБИНСК - ЕКАТЕРИНБУРГ ДОСТРОЯТ В 2021 ГОДУ**

Строительство четырехполосного участка трассы М-5 «Урал» между Екатеринбургом и Челябинском будет завершено в 2021 году. Об этом сообщил в субботу журналистам вице-премьер РФ Марат Хуснуллин по итогам рабочей поездки в Челябинск и Магнитогорск.

«Могу сказать, что в этом году будет достроена трасса, соединяющая Челябинск с Екатеринбургом, там остался небольшой участок - будет хорошая четырехполосная дорога», - сказал он.

В сентябре 2020 года пресс-служба ФКУ «Уралуправтодор» сообщала, что заключен контракт, согласно которому дорожники увеличат количество полос движения между двумя городами до четырех. На тот момент сроком окончания работ называли конец 2022 года.

Вице-премьер также отметил, что сейчас ускоренными темпами изучается вопрос расширения всей трассы М-5 «Урал» до четырех полос. «В планах Росавтодора есть реконструкция этой трассы вплоть до 2028 года включительно. Сегодня поступило обращение губернатора [Челябинской области] рассмотреть вопрос ее расширения до четырех полос ускоренными темпами, мы пока это изучим. Ряд участков точно будет раньше времени - до 2028 года. Всю трассу - мы после изучения всех финансовых и технических возможностей дополнительно к данному вопросу вернемся», - пояснил он.

Трасса М-5 «Урал» - автомобильная дорога федерального значения - проходит через территории Московской, Пензенской, Рязанской, Самарской, Ульяновской, Оренбургской и Челябинской областей.

<https://tass.ru/ural-news/10752529>

### **АГЕНТСТВО МОСКВА; 2021.02.20; МАДИ ВЫЯВИЛ СЕМЬ СЦЕНАРИЕВ, ПРИ КОТОРЫХ БЕСПИЛОТНИК НЕ МОЖЕТ САМОСТОЯТЕЛЬНО ИЗБЕЖАТЬ АВАРИИ НА ДОРОГЕ**

В ходе специальных испытаний было выявлено семь сценариев, при которых беспилотное транспортное средство (БПТС) не может избежать аварийной ситуации на дороге. Об этом Агентству городских новостей «Москва» сообщил заместитель руководителя Центра компетенций Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ) по интеллектуальным транспортным системам Андрей Воробьев.

«По результатам экспериментов (по обмену данными в беспилотном режиме на полигоне МАДИ «Умная дорога», проводится совместно с ФАУ «РосдорНИИ» – прим. Агентства «Москва») было разработано семь сценариев дорожных ситуаций, при которых БПТС не способно избежать дорожно-транспортного происшествия, опираясь только на свои сенсорные системы, и нуждается во внешнем информировании элементами дорожной инфраструктуры. Это связано с тем, что за счет специфических внешних условий часть динамических препятствий невидима для сенсорных систем беспилотника», – отметил Воробьев.

Он пояснил, что к семи выявленным сценариям относятся объезд габаритного статического препятствия с выездом на встречную полосу движения (объезд/обгон фуры, объезд мест проведения ремонтных работ), проезд нерегулируемого перекрестка с недостаточной видимостью, проезд нерегулируемого пешеходного перехода вне зоны видимости.

«Кроме этого, к таким сценариям относится проезд регулируемого пересечения с недостаточной видимостью при наличии нарушителей ПДД, двойной обгон крупногабаритного транспортного средства, а также однополосный разъезд. Данный сценарий характерен при проезде однополосных тоннелей, мостов или путепроводов местного значения при сужении двухполосной дороги до одной полосы движения в обоих направлениях. Седьмой сценарий – обеспечение безопасной остановки при нештатных ситуациях. В случае выхода из строя сенсорной системы БПТС, дорожная инфраструктура должна безопасно вывести его из транспортного потока и обеспечить безопасную остановку», – рассказал Воробьев.

Он также уточнил, что результате проведенных экспериментов сформулированы минимальные требования к точности определения динамических препятствий элементами дорожной инфраструктуры, достаточные, чтобы беспилотник мог корректно прогнозировать свою траекторию движения, избегая ДТП и аварийных ситуаций. «Данные требования станут частью соответствующих ГОСТов, разрабатываемых в 2021-2022 годах», – рассказал Воробьев.

Кроме того, он добавил, что в текущем году МАДИ планирует обеспечить получение допуска на дороги общего пользования одного-двух беспилотников собственного производства. «Это нужно для проведения ресурсных испытаний компонентов беспилотного движения, а также для тестирования дополнительных возможностей нашей беспилотной технологии, основанной на взаимодействии с цифровой моделью дороги», – заключил Воробьев.

<https://www.mskagency.ru/materials/3089145>

### **ИНТЕРФАКС; 2021.02.20; ЗАКОНОПРОЕКТ О ЕДИНЫХ ТРЕБОВАНИЯХ К РЕГУЛИРОВАНИЮ САМОХОДНЫХ МАШИН ВНЕСЕН В ГОСДУМУ**

Правительство внесло в Госдуму законопроект, который прописывает единые требования к техническому состоянию, допуску к эксплуатации, государственной регистрации и техническому осмотру самоходных машин (тракторы, дорожно-строительные машины).

Проект закона «О самоходных машинах и других видах техники» (N1116389-7) опубликован в электронной базе данных парламента. Сейчас требования к самоходным машинам регулируются региональным законодательством, единого документа федерального уровня нет.

Внесенный документ регулирует вопросы эксплуатации строительных машин, коммунальных, сельскохозяйственных машин, внедорожных автотранспортных средств и других наземных безрельсовых механических транспортных средства, которые имеют двигатель внутреннего сгорания объемом свыше 50 куб. см или электродвигатель максимальной мощностью более 4 кВт. Прописывается 6 категорий самоходных машин. Категория «А» – самоходные машины, не предназначенные для движения по автомобильным дорогам общего пользования либо имеющие максимальную конструктивную скорость 50 км/ч и менее. Категория «В» – гусеничные и колесные машины с двигателем мощностью до 25,7 кВт. Категория «С» – колесные машины с двигателем мощностью от 25,7 кВт до 110,3 кВт; категория «D» – колесные машины с двигателем мощностью свыше 110,3 кВт; категория «Е» – гусеничные машины с двигателем мощностью свыше 25,7 кВт; категория «F» – самоходные сельскохозяйственные машины.

Также в периметр регулирования входят прицепы (полуприцепы) к самоходным машинам.

Предполагается создание государственной информационной системы учета и регистрации тракторов, самоходных машин и прицепов к ним (ФГИС УСМТ) на базе Минсельхоза.

Основное регулирование будет осуществляться актами правительства: утверждение порядка государственной регистрации самоходных машин; порядка выдачи организациям – изготовителям бланков паспортов; правил проведения технического осмотра; перечня неисправностей и условий, при которых эксплуатация запрещена.

Часть полномочий передается на уровень регионов, например, государственная регистрация самоходных машин, прием экзаменов на право управления ими.

Уточняется, что владельцы самоходных машин должны осуществлять обязательное страхование своей гражданской ответственности. Постановка на государственный учет техники, владельцы которых не исполнили указанную обязанность, не проводится.

Допускается обмен удостоверения на право управления самоходными машинами, выданного в других государствах, на российское национальное удостоверение тракториста-машиниста (тракториста) в случае и в порядке, определенных правительством РФ.

В случае принятия закон вступит в силу через год после официального опубликования.

### **РИА НОВОСТИ; 2021.02.22; В РОССИИ НЕ ЭКСПЛУАТИРУЮТ BOEING 777 С ДВИГАТЕЛЯМИ PRATT & WHITNEY 4000**

Российские авиакомпании не эксплуатируют Boeing 777 с двигателями Pratt & Whitney 4000, сообщает **Росавиация**.

Компания Boeing ранее рекомендовала приостановить эксплуатацию лайнеров 777 с двигателями Pratt & Whitney PW4000-112 после происшествия в американском Денвере, когда от лайнера отпала часть обшивки.

«Российские авиакомпании имеют воздушные суда модификации Boeing 777-300ER, оборудованные двигателями General Electric GE90-115B. В настоящее время вопрос о приостановке этой модификации Boeing 777 не рассматривается как Федеральной

авиационной администрацией США (FAA), так и российскими авиационными властями», – говорится в сообщении.

Отмечается, что разрушение двигателя Pratt & Whitney PW4000-112 произошло на воздушном судне Boeing 777-222 (бортовой номер N772UA) авиакомпании United Airlines, который находился в эксплуатации с 29 сентября 1995 года (25,5 лет). «Наработка двигателя к моменту разрушения составила около 37 тысяч летных часов. В настоящее время в эксплуатации в различных авиакомпаниях мира находится 59 воздушных судов этой модификации. Как ожидается, Федеральная авиационная администрация США (FAA) до конца рабочего дня понедельника 22.02.2021 выпустит директиву летной годности о приостановке эксплуатации этой модификации Boeing 777-200 с двигателями Pratt & Whitney PW4000-112», – сообщает **Росавиация**.

<https://ria.ru/20210222/boeing-1598556165.html>

На ту же тему:

- [ТАСС, Москва, 22 февраля 2021, Что известно о ситуации вокруг самолетов Boeing 777 с двигателем PW4000](#)
- [Российская газета \(rg.ru\), Москва, 22 февраля 2021, Росавиация не планирует запрещать полеты Boeing 777](#)
- [РИА ФедералПресс, Москва, 22 февраля 2021, В России не летают самолеты Boeing 777 с потенциально опасными двигателями](#)
- [Газета.Ru, Москва, 22 февраля 2021, Авиакомпании некоторых стран прекратили эксплуатацию самолетов Boeing 777 после ЧП](#)
- [Вести.ru, Москва, 22 февраля 2021, Вопрос приостановки полетов Boeing 777 в России не рассматривается](#)
- [Известия \(iz.ru\), Москва, 22 февраля 2021, В России не используют Boeing-777 с двигателями Pratt & Whitney 4000](#)
- [ПРАЙМ, Москва, 22 февраля 2021, Власти рассказали, есть ли у авиакомпаний России неисправные Boeing 777](#)
- [Газета.Ru, Москва, 22 февраля 2021, Росавиация не планирует приостанавливать полеты Boeing 777 из-за инцидента с двигателем](#)
- [ТАСС, Москва, 22 февраля 2021, Росавиация не рассматривает вопрос приостановки полетов Boeing 777 в РФ](#)
- [ИА Москва \(mskagency.ru\), Москва, 22 февраля 2021, Росавиация: Приостановка эксплуатации самолетов Boeing 777 российских авиакомпаний не рассматривается](#)

### РИА НОВОСТИ; 2021.02.24; «АЭРОФЛОТ» СНИЗИЛ ЗАРПЛАТЫ ПИЛОТАМ

«Аэрофлот» снизил общий доход летного персонала и летчиков в связи с уменьшением налета на фоне пандемии коронавируса, гендиректор «Аэрофлота» **Михаил Полубояринов**.

«Аэрофлот» – это уникальный коллектив, сохранение коллектива – это одна из важнейших задач. Мы уже реализовали меру, к которой сотрудники отнеслись с пониманием, – это снижение общего дохода летного персонала и летчиков в связи с уменьшением налета», – сказал **Полубояринов** сообщил в интервью РБК.

**Он** отметил, что такая мера дала существенную экономию.

«На мой взгляд, это общемировой тренд – сохранение персонала, но снижение зарплаты за меньший налет», – добавил **он**.

На сколько снизилась зарплата пилотов и летного персонала, **Полубояринов** не уточнил.

<https://ria.ru/20210224/aeroflot-1598704757.html>

### ИА СУПЕРОМСК; 2021.02.20; АДМИНИСТРАЦИЙ КАО СУДИТСЯ С РОСАВИАЦИЕЙ ИЗ-ЗА КАДЕТСКОГО КОРПУСА

В Кировский райсуд города Омска поступило административное исковое заявление от администрации Кировского округа о признании незаконным предписания Управления Ространснадзора по СФО.

Об этом в субботу, 20 февраля 2021 года, сообщается на официальном сайте Кировского районного суда.

«Согласно предписанию возведение объекта «Омский кадетский корпус» ведется без согласования с Западно-Сибирским МТУ Росавиации, тогда как земельный участок, отданный под строительство находится в приаэродромной территории, в которой ввиду превышения уровня шумового, электромагнитного воздействий, концентраций загрязняющих веществ в атмосферном воздухе запрещается размещать подобного рода объекты.

Администрации округа предписано в срок до 25.02.2021 г. принять меры к устранению нарушений требований Воздушного кодекса РФ», - указывается на официальном сайте Кировского районного суда города Омска.

Заявляется, что орган местного самоуправления, полагая, что исполнение предписания находится вне рамок его компетенции, требует отмены акта в суде.

Заседание по данному делу назначено на 4 марта 2021 года.

Строительство нового здания кадетского корпуса в Кировском округе Омска началось осенью 2020 года.

Напомним, что старое здание образовательного учреждения в центре Омска закрыто на ремонт из-за аварийного состояния, а личный и преподавательский составы перед новым учебным годом разделены на две части и распределены по другим городам - Севастополю и Кемерово.

[https://superomsk.ru/news/98551-stroitelstvo\\_novogo\\_kadetskogo\\_korpusa\\_v\\_omske\\_ne/](https://superomsk.ru/news/98551-stroitelstvo_novogo_kadetskogo_korpusa_v_omske_ne/)

### РИА НОВОСТИ; 2021.02.24; «ПОБЕДА» С МАЯ НАЧНЕТ ВЫПОЛНЯТЬ ЧАСТЬ РЕЙСОВ ИЗ «ШЕРЕМЕТЬЕВО»

«Победа» (входит в группу «Аэрофлот») с мая начнет выполнять часть рейсов из московского аэропорта «Шереметьево», при этом лоукостер продолжит летать и из «Внуково», сообщил гендиректор «Аэрофлота» **Михаил Полубояринов**.

«Мы начинаем с мая первые полеты из аэропорта «Шереметьево» по код-шеринговому соглашению между «Аэрофлотом» и компанией «Победа». Код-шеринг – это стандартное авиационное соглашение. На тех маршрутах, на которых ранее летал «Аэрофлот», встанет «Победа», и пассажиры смогут воспользоваться этими сниженными тарифами. При этом не теряется транзитный потенциал группы, сохраняются возможности дальнейшего перелета «Аэрофлотом» через наш хаб в Шереметьево, где мы обеспечим быструю и удобную стыковку», – сказал **Полубояринов** в интервью РБК.

**Он** уточнил, что «Победа» продолжит летать и во «Внуково». Из третьего московского аэропорта – «Домодедово» – «Победа» летать не планирует.

«На рейсы из «Шереметьево» мы планируем те самолеты, которые «Аэрофлот» передает «Победе». Они и раньше летали в «Шереметьево», только в «Аэрофлоте». «Победа» расширит свой потенциал за счет разлета из «Шереметьево», за счет код-шеринга», – отметил **Полубояринов**.

«Темпы перевода бортов, с одной стороны, ограничены возможностями их производственной адаптации «Победой», с другой стороны, определяются потребностями нашего код-шеринга, появлением в сети новых маршрутов. План, который у нас был разработан, предполагал, что первые десять самолетов «Аэрофлот» передаст «Победе» в

этом году, а оставшиеся 40 самолетов – в течение следующих двух лет. Это достаточно агрессивный план. Быстрее – нет необходимости», – отметил он.

<https://ria.ru/20210224/pobeda-1598704626.html>

### **ТАСС; 2021.02.22; ЭКСПЕРТЫ РАССКАЗАЛИ О САМЫХ ПОПУЛЯРНЫХ У РОССИЯН СТРАНАХ ДЛЯ АВИАПУТЕШЕСТВИЙ**

Авиабилеты из России в Армению пользуются наибольшим спросом у российских путешественников в первом полугодии 2021 года, говорится в исследовании сервиса путешествий Туту.ру, которое имеется в распоряжении ТАСС.

«По данным продаж Туту.ру, самая популярная страна у российских авиапутешественников в период с января по июнь – это Армения. Сюда продано почти 20% билетов среди всех зарубежных направлений, доля страны в спросе на авиабилеты у самостоятельных путешественников выросла почти в полтора раза по сравнению с прошлым годом (анализировались билеты, оформленные с 1 января по 15 февраля, вылеты с 1 января по 30 июня)», – отмечается в исследовании.

Средняя стоимость авиабилета из Москвы в Ереван составляет чуть более 13 тыс. рублей, за год средний чек на авиабилеты по этому маршруту вырос более чем в два раза. На втором месте по популярности – Киргизия. Также в десятку наиболее популярных стран входят Молдавия, Азербайджан, Белоруссия, Объединенные Арабские Эмираты, Египет и Украина.

<https://tass.ru/ekonomika/10758489>

### **ТАСС; 2021.02.21; МАНТУРОВ: РОССИЯ И КАЗАХСТАН ВЕДУТ ПЕРЕГОВОРЫ ПО ПОСТАВКАМ САМОЛЕТОВ SSJ-100 И MC-21**

Россия и Казахстан ведут переговоры по поставкам самолетов SSJ-100 и MC-21. Об этом журналистам сообщил министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров. По его словам, на данный момент Россия не планирует «агрессивно выходить на внешние рынки» с экспортом самолетов, но тем не менее такая работа ведется, и в первую очередь РФ будет рассматривать рынки ЕврАзЭС.

«Мы с Казахстаном сейчас ведем переговоры на эту тему [поставок авиатехники], это касается MC-21 и SSJ-100, – отметил министр, добавив, что пока о количестве и сроках поставок говорить рано. – Мы буквально недавно встречались с вице-премьером [Казахстана], с Романом Васильевичем Скляр, с ним говорили потенциально о заинтересованности и о постепенном переходе к предметным переговорам с потенциальным покупателем – одной из казахстанских авиакомпаний».

Погранслужба Казахстана использует один самолет SSJ-100 в VIP-комплектации с 2016 года.

<https://tass.ru/ekonomika/10755291>

### **ТАСС; 2021.02.21; РОССИЯ И ОАЭ СОЗДАДУТ СП ДЛЯ РАЗРАБОТКИ СВЕРХЗВУКОВОГО БИЗНЕС-ДЖЕТА**

Россия и Объединенные Арабские Эмираты (ОАЭ) образуют совместное предприятие для разработки и создания сверхзвукового пассажирского бизнес-самолета. Об этом журналистам сообщил министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров в рамках своей рабочей поездки в ОАЭ. По его словам, со стороны ОАЭ в проекте будет участвовать суверенный фонд Абу-Даби Mubadala.

«Это будет совместное предприятие. Вопрос, какое это будет доленое участие. Пока мы к этому вопросу еще не подходили. С эмиратской стороны это будет Mubadala, с нашей – понятно, что это будет ОАК [Объединенная авиастроительная корпорация], возможно, какая-то из ее «дочек», – отметил министр.

Мантуров сообщил, что сверхзвуковой пассажирский бизнес-джет планируется создать в двух версиях: пассажироместимостью до 8 и до 30 человек. По его словам, облик самолета может быть разработан в конце 2021 – начале 2022 года.

«Пока мы оптимистически смотрим [на сроки создания облика самолета]: до конца 2021 года, но может быть начало 2022 года. Основные параметры в моем понимании на 80% сверстаны: это скорость 1,5-1,8 Маха. При том, что на скорости 1,8 Маха можно лететь не менее четырех часов. А что касается версии, то речь идет о 8-местной VIP-машине, и 30-местной пассажирской машине», – отметил он.

Сверхзвуковой считается скорость от 1 до 5 Маха. Для сравнения, современный Airbus A350 развивает максимальную скорость в 0,89 Маха (945 км/ч на высоте 12 тыс. 190 м).

Ранее Мантуров сообщал, что сверхзвуковой пассажирский бизнес-джет может появиться в 2027 году. На данный момент НИЦ «Институт имени Жуковского» ведет разработку концепции и программы создания сверхзвукового гражданского самолета. Параллельно над разработкой и созданием такого самолета работает и «Туполев».

Проект создания сверхзвукового самолета в России был анонсирован в 2019 году. Мантуров сообщал, что инвестиции в проект на первом этапе оцениваются в \$100 млн. Глава «Объединенной авиастроительной корпорации» Юрий Слюсарь отмечал, что сверхзвуковой бизнес-джет ориентирован в основном на мировой рынок. Потенциальные рынки – Юго-Восточная Азия и Ближний Восток.

<https://tass.ru/ekonomika/10755301>

### **ПРАЙМ; 2021.02.20; АФГАНИСТАН ХОТЕЛ БЫ УВЕЛИЧИТЬ КОЛИЧЕСТВО АВИАРЕЙСОВ С РОССИЕЙ - ПОСОЛ**

Афганистан хотел бы увеличить количество авиарейсов с Россией, заявил в интервью РИА Новости посол Исламской республики в Москве Саид Тайеб Джавад.

«Да, планируем. Сейчас, даже несмотря на пандемию, у нас осуществляются нерегулярные рейсы между странами, между Москвой и Кабулом. Но, как только все ограничения будут сняты, мы хотели бы видеть рост числа рейсов. Мы будем приветствовать, если, например, «Аэрофлот» или другая компания проявят к этому интерес. Мы хотели бы, чтобы в будущем больше рейсов совершалось из Афганистана в Европу как раз через Москву», - сказал посол.

### **ТАСС; 2021.02.20; ВЛАСТИ ЕГИПТА ЗАЯВИЛИ, ЧТО РЕШЕНИЕ О ВОЗВРАЩЕНИИ РОССИЙСКИХ ТУРИСТОВ ЕЩЕ НЕ ПРИНЯТО**

Официальных решений о возвращении российских туристов в Египет до сих пор не принято. Об этом сообщил в субботу министр туризма и древностей арабской республики Халед аль-Анани. Вместе с министром гражданской авиации Мухаммедом Манаром Инаби они совершили инспекционную поездку в аэропорт Хургады.

«Разговоры о том, что российский туризм возвращается в Египет – это не более, чем газетные разговоры, – цитирует его слова издание Al-Balad. – Никакого решения на этот счет пока принято не было».

По словам министра гражданской авиации, «рассуждения по поводу возвращения туристов являются ничем иным, как запросом одной из российских авиакомпаний в Управление гражданской авиации Египта на разрешение организации полетов», что является обычной практикой перед началом нового сезона.

В четверг глава подотчетного Минавиации Управления гражданской авиации страны Ашраф Нувейр заявил газете Al-Ahram, что «после полученного от российских властей одобрения на возвращение туристов в Шарм-эш-Шейх и Хургаду было принято решение о возобновлении чартерного сообщения с красноморскими курортами с 28 марта». Как заявил чиновник, будут осуществляться два рейса в неделю на Синай и два – в Хургаду.

При этом он уточнил, что российская авиакомпания Nordwind Airlines подала запрос на начало полетов в оба города с 28 марта.

В Министерстве гражданской авиации Египта ТАСС позднее сообщили о наличии предварительных договоренностей по поводу полетов, но без конкретных сроков.

**Росавиация** в пятницу не подтвердила возобновление чартерных полетов.

С 27 января по 3 февраля в Египте работала группа представителей **Минтранса** и экспертов в области безопасности на воздушном транспорте, которые в очередной раз проверяли безопасность аэропортов Хургады и Шарм-эш-Шейха, а также инфраструктуру красноморских курортов. Поскольку прошлой весной из-за пандемии работа аэропортов приостанавливалась, важно было убедиться, что все функционирует без сбоев, рассказал ранее российским журналистам посол РФ в Каире Георгий Борисенко. Инспекция стала первой с января 2020 года.

В субботу министры осмотрели в аэропорту Хургады залы прилета и отлета, досмотра и сортировки багажа и общие меры безопасности в воздушной гавани, включая проверку на входах в терминалы.

<https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/10753175>

### **ИНТЕРФАКС; 2021.02.20; ОЧЕРЕДНОЙ КРЕДИТОР АВИАКОМПАНИИ «ЯКУТИЯ» НАМЕРЕН ЕЕ ОБАНКОТИТЬ ИЗ-ЗА СОРВАННЫХ ПОЛЕТОВ В ЕС**

ООО «Аэрокарго+» (Москва) планирует обратиться в арбитражный суд с требованием признать АО «Авиакомпания «Якутия» банкротом, соответствующее уведомление размещено на «Федресурсе».

В 2019 году московская компания выиграла дело в части взыскания с «Якутии» 223,6 млн рублей убытков (общая сумма требования составляла 226,6 млн рублей). В том же году авиакомпании был выдан исполнительный лист, но долг не погашен.

Из картотеки арбитражных дел следует, что авиакомпания в 2016 году взяла у «Аэрокарго+» в операционное управление воздушное судно (ВС) Boeing-757-236, но «не выполнила своих обязательств по поддержанию летной годности ВС, что, в свою очередь, не дало ей возможности своевременно в сроки, установленные авиационными властями Евросоюза (EASA), пройти авторизации ТСО на воздушное судно».

В результате в феврале 2017 года перевозчику было отказано в выдаче разрешения на полеты по территории стран Евросоюза. И он не смог выполнять утвержденное с «Аэрокарго+» соглашение на выполнение полетов по маршруту «Внуково-Якутск-Чаньчунь-Нижевартовск-Таллин-Внуково».

В июле 2020 года Арбитражный суд Якутии по требованию авиакомпании предоставил ей отсрочку исполнения постановления апелляции о взыскании долга в пользу «Аэрокарго+». Срок выплаты был установлен до 29 января текущего года.

«Аэрокарго+» создано в 2006 году в Москве, единственным владельцем и гендиректором является Лена Каратаева, следует из материалов системы «СПАРК-Интерфакс».

Как сообщалось, на этой неделе о планах направить в суд заявление о банкротстве авиакомпании «Якутия» уведомило также ООО «С7 инжиниринг» (входит в группу компаний S7).

Требования основаны на вступившем в законную силу решении Арбитражного суда Московской области от 30 января 2020 года и дополнительном решении от 5 февраля того же года о взыскании 84 млн рублей задолженности и неустойки по договору оказания технического обслуживания воздушных судов авиакомпании, а также 200 тыс. рублей расходов по госпошлине.

### **ТАСС; 2021.02.20; ПОЕЗДА ИЗ БЕЛОРУССИИ В РОССИЮ СНОВА БУДУТ ОСТАНАВЛИВАТЬСЯ В ВИТЕБСКЕ И ОРШЕ**

Фирменный поезд «Беларусь» № 2/1 Минск – Москва с 20 февраля снова начнет останавливаться на станции «Орша-Центральная» для посадки и высадки пассажиров. Как сообщили в пресс-центре Белорусской железной дороги, остановки в Витебске и Орше начнут делать и поезда, следующие через Белоруссию.

«Продолжается поэтапное возобновление международного пассажирского сообщения между Республикой Беларусь и Российской Федерацией. Так, фирменному скорому поезду «Беларусь» № 2/1 Минск – Москва, отправлением из Минска с 20 февраля, а из Москвы с 21 февраля 2021 года, возобновлена остановка для посадки и высадки пассажиров на станции «Орша-Центральная», – говорится в сообщении.

Остановку в Орше будет делать и поезд «Янтарь» № 30/29 Калининград – Москва. Пассажиры, которые сели на поезд в Орше, смогут проехать по участку Минск – Москва – Минск. В Минске и Орше будет также останавливаться поезд 360/359 Калининград – Адлер, который отправится из Калининграда с 22 февраля, а из Адлера с 25 февраля. Пассажиры смогут проехать по участку Минск – Адлер – Минск.

Кроме того, поезд № 79/80 Калининград – Санкт-Петербург, начиная с состава, который отправится из Санкт-Петербурга 22 февраля, а из Калининграда 24 февраля, начнет делать остановку в Витебске. На нем можно будет проехать от Витебска до Санкт-Петербурга.

БЖД обращает внимание, что воспользоваться поездами могут только граждане Белоруссии и России, при этом они должны соблюдать противоэпидемические требования. 8 февраля после длительного перерыва в железнодорожном сообщении, вызванного пандемией коронавируса было возобновлено пассажирское сообщение между Белоруссией и Россией. В этот день из Минска отправился скорый поезд «Беларусь» № 2/1 Минск – Москва. При следовании из Минска билеты на него можно было купить только до станций Смоленск, Вязьма и Москва Белорусская, в обратном направлении – до станций Вязьма, Смоленск, Минск-Пассажирский. 9 февраля в Минске начал делать остановку для посадки и высадки пассажиров скорый поезд «Янтарь» № 30/29 Калининград – Москва. До этого поезд ходил каждый день, но без остановок на белорусской территории. Билеты на поезда пользуются повышенным спросом.

<https://tass.ru/obschestvo/10750037>

<https://rg.ru/2021/02/20/bzhd-i-rzhd-prodolzhaiut-vozobnovlenie-zheleznodorozhnogo-passazhirskogo-soobshcheniia.html>

### **ТАСС; 2021.02.20; РЖД НАШЛИ СПОСОБ УВЕЛИЧИТЬ ПРОПУСКНУЮ СПОСОБНОСТЬ ПОГРАНПЕРЕХОДА С КИТАЕМ НА ТРЕТЬ**

Грузовые составы с новой весовой нормой в комплексе с модернизацией станций для приема поездов позволит увеличить пропускную способность железнодорожного погранперехода Гродеково - Суйфэньхэ на границе РФ и Китая на треть. Об этом говорится в сообщении **РЖД**.

Компания провела тестовую поездку для определения технической возможности увеличения весовой нормы поездов на погранпереходе с Китаем. Движение на участке Воздвиженский - Гродеково - Суйфэньхэ осуществляется на тепловозной тяге. Поэтому в испытаниях был задействован новый мощный трехсекционный локомотив 3ТЭ25К2М, используемый на неэлектрифицированных линиях. В настоящее время на участке курсируют грузовые поезда массой не более 3,6 тыс. тонн.

Приграничные станции рассчитаны на этот норматив и могут принимать составы длиной до 41 условного вагона, после модернизации показатель можно увеличить до 71 вагона. Результат испытаний показал, что масса грузовых поездов может быть увеличена до 5,2

тыс. тонн. На основе полученных данных специалисты проведут расчет оптимального использования новых локомотивов на этом участке.

<https://tass.ru/ekonomika/10749467>

### **ПРАЙМ; 2021.02.20; РЖД Тестируют увеличение в 1,5 раза массы поездов в направлении пограничной с КНР станции**

РЖД провели испытания, которые показали возможность увеличить в 1,5 раза массу поездов в направлении пограничной с Китаем станции Гродеково, сообщила компания.

«ОАО «РЖД» провело тестовую поездку для определения технической возможности увеличения весовой нормы поездов на погранпереходе с Китаем Гродеково - Суйфэньхэ... Испытания показали возможность в 1,5 раза увеличить массу поездов в направлении пограничной с Китаем станции Гродеково», - говорится в сообщении.

Движение на участке Воздвиженский - Гродеково - Суйфэньхэ осуществляется на тепловозной тяге. Поэтому в испытаниях был задействован новый мощный трехсекционный локомотив 3ТЭ25К2М, используемый на неэлектрифицированных линиях.

По данным компании, в настоящее время на участке курсируют грузовые поезда массой не более 3,6 тысячи тонн. Приграничные станции рассчитаны на этот норматив и могут принимать составы длиной до 41 условного вагона. Результат испытаний показал, что масса грузовых поездов может быть увеличена до 5,2 тысячи тонн. На основе полученных данных специалисты проведут расчет оптимального использования новых локомотивов на этом участке.

«Вождение грузовых составов с новой весовой нормой в комплексе с модернизацией станций для приема поездов длиной до 71 условного вагона, позволит увеличить пропускную способность железнодорожного погранперехода Гродеково - Суйфэньхэ на треть», - поясняют РЖД.

### **ИНТЕРФАКС; 2021.02.20; Строительство ж/д ветки к ОЭЗ «Тольятти» планируется досрочно завершить в 2021г**

Строительство железнодорожной ветки, которая соединит особую экономическую зону (ОЭЗ) и станцию Куйбышевской железной дороги (КбшЖД, филиал РЖД) в Автозаводском районе Тольятти планируется завершить в 2021 году, сообщает пресс-служба правительства Самарской области.

«Проектирование и строительство осуществляется в течение рекордных двух лет, и в соответствии с нашими совместными планами должно завершиться уже в текущем году», - цитирует пресс-служба губернатора области Дмитрия Азарова.

Уточняется, что подведение железнодорожных путей к ОЭЗ позволит реализовать крупнейшие инвестиционные проекты в регионе, в частности проект с Магнитогорским металлургическим комбинатом, предусматривающий выход на объем грузоперевозок более 1 млн тонн в год.

Как сообщалось, строительство ж/д ветки началось в сентябре 2020 года, завершить работы планировалось в 2022 году. Длина участка составит 14 км, по ней резиденты ОЭЗ планируют перевозить 1,4 млн тонн грузов в год.

Также сообщалось, что Самарская область и ОАО «РЖД» подписали концессионное соглашение по строительству грузовой железнодорожной ветки к ОЭЗ «Тольятти» стоимостью 0,9 млрд рублей. Компания за собственные средства построит железнодорожные пути необщего пользования, которые перейдут в собственность концедента - Самарской области. При этом регион берет на себя обязательство обеспечить загрузку новой ветки.

Построенная инфраструктура будет оформлена в собственность Самарской области и на время действия концессии (15 лет) будет находиться в пользовании концессионера на условиях обеспечения регионом минимального гарантированного дохода.

ОЭЗ «Тольятти» создана в 2010 году в непосредственной близости от Тольятти и по соседству с производственными площадями «АвтоВАЗа» (МОЕХ: AVAZ), АО «Лада Запад Тольятти» (бывшее СП «GM-АвтоВАЗ»), технопарком «Жигулевская долина». Ее первая очередь была открыта в сентябре 2015 года. В настоящее время резидентами ОЭЗ являются 26 компаний.

### **ТАСС; 2021.02.21 ; КАБМИН ВЫДЕЛИТ 330 МЛН РУБЛЕЙ НА ПРИОБРЕТЕНИЕ РЕЧНЫХ СУДОВ ДЛЯ ЧУВАШИИ**

Премьер-министр России Михаил Мишустин подписал распоряжение о выделении 330 млн рублей на закупку речных судов для Чувашии. Об этом сообщила в воскресенье пресс-служба правительства РФ.

«Чувашская Республика получит 330 млн рублей на закупку речного транспорта. Распоряжение об этом подписал председатель правительства Михаил Мишустин. Речь идет о приобретении трех пассажирских судов на подводных крыльях «Валдай-45Р», предназначенных для скоростных речных перевозок», – говорится в сообщении.

Отмечается, что это решение «улучшит транспортную связанность» Чувашии и станет стимулом для развития внутреннего туризма в регионе. Вопрос обновления парка пассажирских судов обсуждался во время рабочей поездки Мишустина в Чувашию 30 сентября 2020 года.

1 октября 2020 года пресс-служба правительства Чувашии информировала, что власти планируют закупить суда на подводных крыльях «Валдай 45Р» для развития речного туризма. Регион попросил льготное финансирование из федерального бюджета в форме компенсации расходов по договорам, заключенным с российскими лизинговыми компаниями.

<https://tass.ru/ekonomika/10755101>

### **ИНТЕРФАКС; 2021.02.20; МИНЮСТ ЗАРЕГИСТРИРОВАЛ ПРИКАЗ ФАС ПО СТАВКАМ ИНВЕСТСБОРА В МОРСКИХ ПОРТАХ НА 2021-23ГГ**

Минюст в пятницу зарегистрировал приказ Федеральной антимонопольной службы (ФАС), утверждающий ставки инвестиционного портового сбора в морских портах РФ.

Документ опубликован на официальном портале правовой информации.

ФАС предлагает установить в 2021 году сбор в размере 12,31 руб. за регистровую тонну валовой вместимости судна. В 2022 году ведомство предлагает индексировать ставку портового инвестсбора на 1,235 руб. и на 1,406 руб. в 2023 году.

Приказа содержит список из 13 ранее утвержденных портов, где будет взиматься инвестсбор. В перечень включены Большой порт Санкт-Петербург, Приморск, Усть-Луга, Высоцк, Восточный, Находка, Новороссийск, Туапсе, Владивосток, Ванино, Де-Кастри, Пригородное и Мурманск.

**Росморречфлот** планировал ввести портовый инфраструктурный инвестсбор в 2020 году. Ранее предполагалось, что новый портовый инвестсбор может заработать в РФ в 2019 году.

Как сообщалось, правительство весной 2018 года утвердило правила взимания портового инфраструктурного инвестсбора с судовладельцев. Его размер определяет ФАС, он оплачивается в рублях за единицу валовой вместимости судна. В случае строительства инфраструктуры морского порта по концессии размер сбора определяется концессионным соглашением, также по согласованию с ФАС.

Портовый сбор будет взиматься с грузовых судов заграничного плавания, в том числе линейных, за исключением паромов. С паромов и пассажирских судов в заграничном плавании, в т.ч. используемых на морских линиях, и судов рыбопромыслового флота (при судозаходах из иностранного порта) сбор взимается с оговоркой: средства, полученные от взимания инвестсбора с таких судов, направляются исключительно на строительство и реконструкцию объектов федеральной собственности в морских портах, предназначенных для их обслуживания.

### **ТАСС; 2021.02.23; НА СУДНЕ APRIL У БЕРЕГОВ КУБАНИ, ОТКУДА ЭВАКУИРОВАЛИ ЧАСТЬ ЭКИПАЖА, УСТРАНИЛИ КРЕН**

Специалисты устранили крен на судне April, которое после отравления членов экипажа на борту находится на якорной стоянке у берегов Краснодарского края. В настоящее время обеспечена безопасность груза, угроза здоровью населения отсутствует, сообщил ТАСС **пресс-секретарь Росморречфлота Алексей Кравченко** во вторник.

Находящееся под панамским флагом судно April запросило на прошлой неделе на подходе к Керченскому проливу эвакуацию экипажа в связи с отравлением. Один моряк умер, пятеро пострадавших были доставлены в Темрюк. По данным **Росморречфлота**, судно перевозило ферросилиций, который при намокании может выделять газ. В Темрюкском районе действует режим «повышенная готовность».

«Был крен 4-5 градусов, произвели вентиляцию, осмотрели состояние танков, перекачали топливно-расходную цистерну уже опустевшую, выровняли балластные цистерны. Крена теперь нет, поступления воды нет, повреждений или деформации корпуса нет, состояние штатное. При любом развитии событий буксировки судна в российский порт не планируется. После завершения всех осмотров судно может быть отправлено в порт приписки – к турецким берегам. Оснований для беспокойства по состоянию судна и груза нет, приняты все меры для обеспечения его безопасности. Никакой угрозы здоровью населения нет», – сказал Кравченко.

Он добавил, в районе якорной стоянки в северном устье Керченского пролива со стороны Азовского побережья Кубани, где сейчас находится April, погода нормальная: высота волны 0,7 м, ветер 7-8 м/с.

В Министерстве ГО и ЧС по Краснодарскому краю журналистам добавили, что с владельцем судна ведутся переговоры. «Рассчитываем, что сухогруз продолжит маршрут после выздоровления экипажа и завершения расследования», – сообщили в министерстве. Начальник ГУ МЧС России по Краснодарскому краю Олег Волынкин сообщил журналистам, что организовано взаимодействие с морским спасательно-координационным центром и портом Кавказ, проверена система оповещения населения в Темрюкском районе, ведется мониторинг обстановки, сил и средств достаточно.

Ранее сообщалось, что состояние пятерых эвакуированных моряков улучшилось, они принимают пищу, тело умершего моряка пока остается на судне. По предварительным данным, это гражданин Турции. **Росморречфлот** сообщал, что на судне находились пятеро граждан Турции, двое граждан Грузии и один гражданин Украины.

<https://tass.ru/obschestvo/10765217>

### **ТАСС; 2021.02.22; ПРИБЫТИЕ ПОТЕРЯВШЕГО ХОД ТРАУЛЕРА POLARIS В ПОРТ МУРМАНСКА ОЖИДАЕТСЯ УТРОМ 23 ФЕВРАЛЯ**

Прибытие в порт Мурманска рыболовецкого траулера Polaris, который 21 февраля потерял ход из-за отказа двигателя в Баренцевом море, ожидается утром 23 февраля, сообщили ТАСС в **Росморречфлоте**.

«Сейчас продолжается буксировка. Ледовые условия по дороге встретились, поэтому немного задерживаются. Ориентировочное время прибытия – 7:30 мск 23 февраля, вход в

Кольский залив. Затем, пока доберутся до причала, пройдет не один час», – сообщили ТАСС в пресс-службе **Росморречфлота**.

Проблем не возникло, никто не пострадал, загрязнений акватории не допущено, добавили в **Росморречфлоте**.

21 февраля судно Polaris потеряло ход из-за отказа основного двигателя в акватории Баренцева моря в районе полуострова Рыбачий Мурманской области. Всего на борту находятся 10 человек, пострадавших нет. В ночь на 22 февраля Polaris был взят на буксир судном морской безопасности «Мурманрыба». Судно Polaris принадлежит АО «Норд-Вест Ф. К.».

<https://tass.ru/v-strane/10762709>

### **ТАСС; 2021.02.21; В РОСМОРРЕЧФЛОТЕ НАЗВАЛИ ВОЗМОЖНУЮ ПРИЧИНУ ПЛОХОГО САМОЧУВСТВИЯ МОРЯКОВ С СУДНА APRIL**

Причиной отравления моряков с судна April, которые были эвакуированы в порт Кавказ, могли стать химикаты, которые они перевозили. Об этом ТАСС в воскресенье сообщили в **Росморречфлоте**.

«Причиной плохого самочувствия могло стать не пищевое отравление, а груз, который был на борту», – сказали в пресс-службе. В **Росморречфлоте** добавили, что судно перевозило вещество ферросилиций – химикат, который при намокании, неправильном хранении и использовании может выделять газ.

Ранее сообщалось, что буксир «Меркурий» 20 февраля снял пятерых пострадавших моряков с борта April, они были переданы береговым службам, доставлены в Темрюкскую центральную районную больницу, предварительный диагноз – «отравление неясной этиологии».

Тело умершего моряка пока остается на судне, по предварительным данным, это гражданин Турции. В министерстве здравоохранения Краснодарского края сообщали, что состояние моряков удовлетворительное.

**Росморречфлот** ранее сообщил, что на судне April под панамским флагом, которое, по предварительной информации, принадлежит турецкому судовладельцу, предположительно, отравились шесть членов команды. На борту находились пятеро граждан Турции, один из которых умер, двое граждан Грузии и один гражданин Украины.

<https://tass.ru/proisshestiya/10756621>