



Ежедневный мониторинг СМИ

3 МАРТА 2021

СОДЕРЖАНИЕ

ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ЛАРУ, ВАЛЕРИЙ ВОРОНОВ; 2021.03.03; ЗАЙТИ В ЭКСПОРТ: РОССИЯ УВЕЛИЧИТ ПОСТАВКИ УГЛЯ НА ВОСТОК; В БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ СТРАНА МОГЛА БЫ НАРАЩИВАТЬ СВОЮ ДОЛЮ НА КИТАЙСКОМ РЫНКЕ, СЧИТАЮТ АНАЛИТИКИ.....	4
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.03.03; КУЗБАССКАЯ БАШНЯ КРЕМЛЯ; НАРАЩИВАНИЕ УГОЛЬНОГО ЭКСПОРТА ПОДДЕРЖАНО НА ВЫСШЕМ УРОВНЕ	6
КОММЕРСАНТЬ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2021.03.03; «НАДЕЖДА УЖЕ В ПРЕДСМЕРТНОМ СОСТОЯНИИ»; СОВЛАДЕЛЕЦ ПНТ МИХАИЛ СКИГИН ОБ ИНВЕСТИЦИИ В «ЮЛМАРТ» И МОДЕРНИЗАЦИИ ТЕРМИНАЛА	8
РБК; ВЛАДИСЛАВ СКОБЕЛЕВ, АННА БАЛАШОВА; 2021.03.03; РЖД ПРОРАБОТАЮТ ВНЕДРЕНИЕ ПСИХОЛОГИЧЕСКОГО БАРЬЕРА НА ПЕРЕЕЗДАХ	13
ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2021.03.03; ПОСТАВИТЬ «ДОЧКУ»: «АЭРОФЛОТ» ПРЕКРАТИТ ПОЛЕТЫ В 26 ГОРОДОВ РОССИИ; НА ПОЛОВИНЕ МАРШРУТОВ ВНУТРИ СТРАНЫ ПЕРЕВОЗЧИКА ЗАМЕНЯТ «ПОБЕДА» И «РОССИЯ»	15
РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2021.03.02; «АЭРОФЛОТ» СДАЕТ «ПОБЕДЕ» ВСЕХ СВОИХ; РОССИЙСКИЙ ЛОУКОСТЕР ОБНАРОДОВАЛ СВОИ ПЛАНЫ НА 2021 ГОД	17
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.03.02; ЭТОТ ЗНАК МЫ ПРИМЕНЯЛИ КАК МОГЛИ; ТАБЛИЧКА «ФОТОВИДЕОФИКСАЦИЯ» ОСТАЕТСЯ, НЕСМОТРЯ НА НОВЫЕ ПРАВИЛА	19
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.03.03; ФАКТОР ВЕЗЕНИЯ; КАКИМ ВСЕ-ТАКИ ДОЛЖЕН СТАТЬ ЗАКОН О ТАКСИ.....	20
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # ЭКОНОМИКА ЦЕНТРАЛЬНОГО ОКРУГА; АННА СКРИПКА; 2021.03.03; ЗАПУТАЛИСЬ В СЕТЯХ; В ГОРОДАХ ЦЕНТРАЛЬНОЙ РОССИИ ТОРМОЗИТ ТРАНСПОРТНАЯ РЕФОРМА	23
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.02.03; КОГДА ВОССТАНОВИТСЯ АВИАОТРАСЛЬ; ПОЕЗДКА ОТКЛАДЫВАЕТСЯ	24
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СЕРГЕЙ ВИННИК; 2021.03.03; НА ТАМАНИ ПОКАЗАЛИ РАБОТУ СИСТЕМЫ БЕЗОПАСНОСТИ КРЫМСКОГО МОСТА.....	24
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ИГНАТОВА; 2021.03.03; В КАРЕЛИИ НАЧНУТ РАЗВИВАТЬ АГРОТУРИЗМ	26
РЖД-ПАРТНЕР; АЛЕНА АЛЕШИНА; 2021.03.02; ВОДИТЕЛЕЙ БОЛЬШЕГРУЗОВ ОБЯЗАЛИ ПЕРЕЙТИ НА ЭЛЕКТРОННЫЙ ДОКУМЕНТООБОРОТ	27
ГУДОК; ДМИТРИЙ ПОПОВ; 2021.03.02; БЕСПИЛОТНЫЙ ИНТЕРНАЦИОНАЛ ...	29
АВТОРАДИО; 2021.03.02; ВЕЛИКИЙ НАВИГАТОР ПО ЯМАМ И КОЛДОБИНАМ!	30
РИА НОВОСТИ; 2021.03.02; «РОСТЕХ» РАЗРАБОТАЛ ЛАЗЕРНЫЙ СКАНЕР ДЛЯ ИЗМЕРЕНИЯ ГАБАРИТОВ ТРАНСПОРТА	31
ТАСС; 2021.03.02; БОЛЕЕ 2 МЛРД РУБЛЕЙ НЕОБХОДИМО НА СТРОИТЕЛЬСТВО ВОСТОЧНОГО ОБХОДА АСТРАХАНИ – ВЛАСТИ.....	32

REGNUM; 2021.03.02; БЕЛГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ ВЫДЕЛИЛИ БОЛЕЕ МИЛЛИАРДА РУБЛЕЙ НА ДОРОГИ.....	33
REGNUM; 2021.03.02; ВОЛОГОДЧИНА ПОЛУЧИЛА ПЯТЬ МЛРД РУБЛЕЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ	33
ТАСС; 2021.03.02; НИЖЕГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОЛУЧИЛА 750 МЛН РУБЛЕЙ НА ДОСТРОЙКУ ДОРОЖНОЙ РАЗВЯЗКИ	34
REGNUM; 2021.03.02; МОРДОВИЯ ПОЛУЧИТ БОЛЬШЕ МИЛЛИАРДА РУБЛЕЙ НА ДОРОЖНЫЙ НАЦПРОЕКТ.....	34
ТАСС; 2021.03.02; СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА МЕЖДУ КУБАНЬЮ И АДЫГЕЕЙ УСКОРЯТ В 2,5 РАЗА ЗА СЧЕТ ФЕДЕРАЛЬНЫХ СРЕДСТВ	34
ТАСС; 2021.03.02; ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ 5,5 МЛРД РУБ. ВЫДЕЛИЛИ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ НАРЬЯН-МАР – УСИНСК.....	35
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.03.02; ПЕРВУЮ В 2021 ГОДУ УЛИЦУ В ПРИМОРЬЕ НАЧАЛИ РЕМОНТИРОВАТЬ ПО НАЦПРОЕКТУ	36
РИА НОВОСТИ; 2021.03.02; ЯКУТИЯ ПОЛУЧИТ БОЛЕЕ ПОЛУМИЛЛИАРДА РУБЛЕЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВО МАЛЫХ МОСТОВ.....	36
ВМЕСТЕ-РФ, 02.03.2021 19:05; «КРУГЛЫЙ СТОЛ» КОМИТЕТА СФ ПО ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКЕ О РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОДОРОГИ». ЗАПИСЬ ТРАНСЛЯЦИИ 2 МАРТА 2021 ГОДА	37
ПРАЙМ; 2021.03.02; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ДАЛО ПОРУЧЕНИЯ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ДОРОГ И МОБИЛЬНОЙ СВЯЗИ В КАРЕЛИИ.....	37
ТАСС; 2021.03.02; ЭКС-ЗАМЕСТИТЕЛЯ МОСКОВСКОГО ПРОКУРОРА НА ТРАНСПОРТЕ ДМИТРИЯ ЛИСТОПАДА ОБЪЯВИЛИ В РОЗЫСК	37
ТАСС; 2021.03.02; ДОРОГУ ОТ БАРНАУЛА ДО ГРАНИЦЫ С КАЗАХСТАНОМ ОТРЕМОНТИРУЮТ В 2021 ГОДУ	38
ТАСС; 2021.03.02; ВЛАСТИ ДАГЕСТАНА ПРЕДСТАВИЛИ В СОВФЕДЕ ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГИ В ОБХОД МАХАЧКАЛЫ.....	39
ТАСС; 2021.03.02; КАБМИН ВЫДЕЛИЛ 10,5 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ В КРЫМУ.....	39
РИА ДАГЕСТАН; 2021.03.02; ВЛАСТИ ДАГЕСТАНА ПОДНЯЛИ В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ ВОПРОС ФИНАНСОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ВАЖНЫХ ДЛЯ РЕГИОНА ОБЪЕКТОВ	40
ГТРК ПЕРМЬ, 02.03.2021 11:10; ТЕХОСМОТР ОТЛОЖЕН: СИСТЕМА ЕАИСТО НЕ РАБОТАЕТ.....	42
ТАСС; 2021.03.02; КУЗНЕЦОВА: ИНФОРМАЦИЮ О ЗАПРЕТЕ ВЫСАЖИВАТЬ ДЕТЕЙ-БЕЗБИЛЕТНИКОВ НАДО РАЗЪЯСНЯТЬ НА МЕСТАХ.....	43
ГТРК КУЗБАСС # ВЕСТИ, 02.03.2021 15:14; В РОССИИ ЗАПРЕТИЛИ ВЫСАЖИВАТЬ ДЕТЕЙ ИЗ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА.....	43
ИЗВЕСТИЯ; 2021.03.02; ПРОЕКТ ПО СОЗДАНИЮ ГОРОДСКОЙ МОБИЛЬНОСТИ РЕАЛИЗУЮТ В АСТРАХАНИ	44
РБК; 2021.03.02; ДЕПУТАТЫ ЗСК ПРЕДЛОЖИЛИ СОДЕРЖАТЬ ТРАССЫ ЗА СЧЕТ СБОРОВ С БОЛЬШЕГРУЗОВ	44
ТАСС; 2021.03.02; ЛУКАШЕНКО СЧИТАЕТ ЦЕЛЕСООБРАЗНЫМ СОВМЕСТНОЕ ДЕЖУРСТВО С УЧАСТИЕМ РОССИЙСКИХ САМОЛЕТОВ	45
ТАСС; 2021.03.02; ГОЛИКОВА: РФ НЕ СТАЛА К ПРАЗДНИКАМ РАЗРЕШАТЬ РЕЙСЫ В НОВЫЕ СТРАНЫ ИЗ-ЗА ОПЫТА 2020 ГОДА	46
СПУТНИК; 2021.03.02; УЗБЕКИСТАН ОБЪЯВИЛ СРОК НАЧАЛА РЕГУЛЯРНЫХ АВИАРЕЙСОВ В РОССИЮ	46
СПУТНИК; 2021.03.02; УСЛУГА ПОД СОМНЕНИЕМ. ПОЧЕМУ НЕТ ИНТЕРНЕТА НА КОРОТКИХ АВИАРЕЙСАХ?.....	47

ГТРК САМАРА, 02.03.2021 11:14; САМАРЦАМ МОГУТ РАЗРЕШИТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ДОМОВ НА ПРИАЭРОДРОМНОЙ ТЕРРИТОРИИ; РОСРЕЕСТР РАЗРАБОТАЛ СООТВЕТСТВУЮЩИЙ ЗАКОНОПРОЕКТ	48
ТАСС; 2021.03.02; В ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ НАМЕРЕНЫ ОТКРЫТЬ КРУГЛОГОДИЧНЫЕ ТУРПОЕЗДА В ВЕЛИКИЙ УСТЮГ	48
РИА НОВОСТИ; 2021.03.02; ПСБ ОРГАНИЗОВАЛ ФАКТОРИНГОВУЮ СДЕЛКУ НА ПОСТАВКУ ЛОКОМОТИВОВ ДЛЯ РЖД.....	49
ПРАЙМ; 2021.03.02; РЖД ПРЕДЛАГАЮТ ДВА ВАРИАНТА ИНДЕКСАЦИИ ТАРИФА ДЛЯ КОНТЕЙНЕРОВ С ВВОДОМ ЕГО С 2022 Г.....	50
ТАСС; 2021.03.02; РЖД ПРОВЕРЯЮТ СЛУЧАЙ ВЫСАДКИ ПАССАЖИРОВ ПОЕЗДА В СУГРОБЫ НА АЛТАЕ	50
ТАСС; 2021.03.02; ВЛАСТИ В ПРИМОРЬЕ ЗАЯВИЛИ, ЧТО ИНВЕСТИЦИОННЫЙ СБОР В ПОРТАХ НЕ ПОВЛИЯЕТ НА ЦЕНУ ТОВАРОВ.....	51
КОММЕРСАНТЪ; 2021.03.02; «РОСМОРПОРТ» ПРОВОДИТ ИСПЫТАНИЯ БЕЗЭКИПАЖНОГО СУДОВОЖДЕНИЯ В РАЙОНЕ ГЕЛЕНДЖИКА.....	52
ТАСС; 2021.03.02; ОБЩЕСТВЕННЫЙ ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ МОЖЕТ ЗАРАБОТАТЬ В МОСКВЕ ЧЕРЕЗ 2-3 ГОДА	52
РИА НОВОСТИ; 2021.03.02; НАЗВАНЫ ПРИЧИНЫ АВАРИИ С ТРАУЛЕРОМ «ОНЕГА».....	52

ПУБЛИКАЦИИ

ИЗВЕСТИЯ; ДМИТРИЙ ЛАРУ, ВАЛЕРИЙ ВОРОНОВ; 2021.03.03; ЗАЙТИ В ЭКСПОРТ: РОССИЯ УВЕЛИЧИТ ПОСТАВКИ УГЛЯ НА ВОСТОК; В БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ СТРАНА МОГЛА БЫ НАРАЩИВАТЬ СВОЮ ДОЛЮ НА КИТАЙСКОМ РЫНКЕ, СЧИТАЮТ АНАЛИТИКИ

России необходимо перенаправить экспортные потоки угля на Восток в связи со снижением спроса со стороны государств Евросоюза – наиболее перспективным партнером может стать Китай, рассказали «Известиям» аналитики рынка, комментируя совещание по вопросам развития угольной отрасли. 2 марта его провел **Владимир Путин**. Он, в частности, призвал к 2024 году на треть увеличить перевозки угля на восточном направлении. По словам президента, в целом в странах Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) есть дополнительная потребность в этом природном ресурсе и ее могли бы покрыть российские компании. На встрече, которая практически полностью прошла в закрытом режиме, обсуждался и вопрос диверсификации экономик угледобывающих субъектов РФ. Добыча на перспективу

Угольная промышленность остается одной из ключевых отраслей для российской экономики. С 2017-го добыча этого полезного ископаемого стабильно превышает 400 млн т в год, сообщил **Владимир Путин**. Из них больше половины поставляется за границу: за последние восемь лет объем экспорта вырос более чем на треть, подчеркнул президент. Сейчас основной сбыт угля приходится на страны АТР – в прошлом году им было поставлено 122 млн т.

– При этом в АТР есть и дополнительная потребность, которую могли бы покрыть российские компании, – уверен **Владимир Путин**. – И важно не упустить этот момент; гибко используя логистические возможности нашей транспортной системы, нарастить экспортный потенциал отечественной угольной промышленности. А это, подчеркну, означает новые рабочие места, рост доходов людей, занятых в этой отрасли и транспортном комплексе России.

Глава государства призвал к 2024 году увеличить перевозки угля на восточном направлении как минимум на 30%. Сейчас уже реализуются планы по развитию Восточного полигона железных дорог, расширению пропускной способности БАМа и Транссиба, которые выходят на дальневосточные морские порты, напомнил он. Президент поручил правительству строго зафиксировать этапы работ на Байкало-Амурской и Транссибирской магистралях до 2024 года. Он также потребовал до 1 июля обеспечить заключение соглашений между РЖД и угольными компаниями по Восточному полигону. Кроме того, **Владимир Путин** попросил уделить особое внимание экспортному потенциалу Кузбасса – крупнейшего угледобывающего региона России и мира, который обеспечивает почти 60% всей этой продукции в РФ.

Как отметила в беседе с «Известиями» старший аналитик ИАЦ «Альпари» Анна Бодрова, Россия занимает третье место в мире по объемам поставок угля, уступая Индонезии и Австралии. Однако это не привлекает в инфраструктуру отрасли свежих денег, и со временем может снизиться эффективность работы сектора, добавила эксперт.

– По сути, сегодня российская угольная отрасль работает на грани своих возможностей, имея при этом массу заказчиков внутри РФ и за рубежом. Рынок сбыта угля регулярно расширяется. Например, тот же Китай с прошлого года увеличил импорт российского топлива на 30%, – заявила аналитик.

Угольщики на Дальнем Востоке, в Кузбассе и Якутии рады открывшимся возможностям, но производственные мощности и транспортная инфраструктура не позволяют обеспечить

горнякам явный прорыв и сверхприбыль, отметила эксперт. А между тем в ближайшие 2–3 года Россия могла бы продолжить увеличивать свою долю на китайском рынке, добавила она.

Новая реальность

Главным вызовом в ближайшие 10 лет для этой российской отрасли будет отказ ЕС от угольной генерации, считает заместитель генерального директора Института национальной энергетики Александр Фролов.

– В первую очередь речь идет об отказе от закупок такими крупными потребителями, как Германия и Польша. Это обуславливает необходимость перенаправить экспортные потоки на Восток, – объяснил эксперт.

Для этого, по его мнению, уже сейчас необходимо предпринимать меры, связанные с железнодорожными перевозками. У части российских угольных месторождений, ориентированных на западного покупателя, плечо доставки на восточном направлении, в первую очередь в Китай, будет слишком длинным, сказал он.

По оценкам эксперта, спрос на уголь в АТР будет расти. В первую очередь в Китае, который потребляет 52% всего угля на планете, отметил Александр Фролов.

– КНР реализует программу модернизации угольных электростанций (ЭС). Республика планирует закрыть около 10% устаревших ЭС, порядка 60% будут усовершенствованы. При этом Китай не отказывается от угольной генерации, – подчеркнул эксперт.

По словам Александра Фролова, у КНР есть сложности с внутренней добычей. Поэтому в ближайшие десятилетия может сложиться так, что Китай снизит удельное производство угля, но нарастит при этом ввоз и одновременно произведет перераспределение импортных потоков. Что может стать хорошей возможностью для России, заключил аналитик.

Между тем глава РФ признал, что на сегодня существуют разные экспертные точки зрения по поводу будущего мирового угольного рынка. Некоторые предполагают его существенное сжатие, в том числе из-за технологических изменений в мировом топливно-энергетическом комплексе и активного использования альтернативы. Однако недавний кризис в Техасе, вызванный аномальными морозами, которые вывели из строя ветряные электростанции, может внести свои коррективы, допустил президент.

– В любом случае нужно тщательно прорабатывать все возможные сценарии, чтобы гарантировать уверенное развитие наших угледобывающих регионов даже при снижении мирового спроса на уголь, при ухудшении глобальной конъюнктуры, – подчеркнул **Владимир Путин**.

В связи с этим важно задействовать экспортные доходы угольной отрасли для укрепления и диверсификации экономик угледобывающих регионов, считает он. При этом кабмин должен определить целевые параметры, чтобы контролировать динамику занятости в таких субъектах. По мнению президента, нужно добиться опережающего развития других секторов промышленности и сферы услуг, чтобы жизнь людей не была критически завязана лишь на одну отрасль.

Владимир Путин поставил задачу до конца марта утвердить программу социально-экономического развития Кемеровской области, которая должна включать инвестиции в транспортную, коммунальную и туристическую инфраструктуру региона. По словам президента, надо построить автодорожный обход Кемерово и заняться развитием горнолыжного курорта Шерегеш, а также строительством социальных объектов, которое было отложено из-за пандемии коронавируса. На второй план, однако, нельзя отодвигать и заботу об окружающей среде. Улучшение экологической ситуации в районах добычи и перевалки угля – важнейшая задача для РФ, подчеркнул президент.

<https://iz.ru/1131644/dmitrii-laru-valerii-voronov/zaiti-v-eksport-rossiia-uvlichit-postavki-uglia-na-vostok>

На ту же тему:

[https://www.1tv.ru/news/2021-03-02/402510-
vladimir_putin_provel_bolshoe_soveschanie_posvyaschennoe_razvitiyu_ugolnoy_promyshlennosti](https://www.1tv.ru/news/2021-03-02/402510-vladimir_putin_provel_bolshoe_soveschanie_posvyaschennoe_razvitiyu_ugolnoy_promyshlennosti)

<https://tass.ru/ekonomika/10816451>

<https://tass.ru/ekonomika/10816421>

<https://tass.ru/ekonomika/10817049>

<https://tass.ru/ekonomika/10816817>

<https://tass.ru/ekonomika/10816859>

КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.03.03; КУЗБАССКАЯ БАШНЯ КРЕМЛЯ; НАРАЩИВАНИЕ УГОЛЬНОГО ЭКСПОРТА ПОДДЕРЖАНО НА ВЫСШЕМ УРОВНЕ

Президент РФ Владимир Путин дал понять, что как минимум в ближайшие три года Россия не сойдет с пути наращивания угольного экспорта. Невзирая на мировые пессимистические тренды и ограниченность инфраструктуры, президент поручил на 30% нарастить вывоз угля из Кузбасса на восток к 2024 году. Создание недостающих пропускных мощностей БАМа для угольщиков Якутии может быть профинансировано из ФНБ. ОАО РЖД при этом должно получить некую страховку в виде долгосрочных контрактов на вывоз угля, но остается неясным, как они будут выглядеть.

Владимир Путин встал на сторону угольщиков в дискуссии о необходимости наращивания экспорта. На совещании по вопросам развития угольной отрасли 2 марта президент поручил за три года на 30% нарастить поставки угля из Кузбасса на восток. Таким образом, поставки могут возрасти до 68 млн тонн в год (против 52,3 млн тонн в 2020 году, по данным ОАО РЖД), что выглядит как очень амбициозная цель.

Согласно программе развития угольной промышленности до 2035 года, поставки из Кузбасса на восток ожидалось в 58 млн тонн в консервативном и 77 млн тонн в оптимистическом сценариях.

Названная президентом цифра – в середине этого диапазона, но на деле она предполагает среднегодовой прирост на уровне оптимистического сценария (порядка 4 млн тонн в год), поскольку перевозки в 2020 году оказались меньше заложенных в стратегии 57 млн тонн.

Вопрос о том, как ОАО РЖД будет обеспечивать вывоз этих объемов и загрузку альтернативных направлений, оставлен на откуп угольщикам и самой монополии: указывается, что темпы развития Восточного полигона должны оставаться прежними (180 млн тонн к 2024 году). Но, отметил **Владимир Путин**, «планы отгрузки для угольных компаний Кузбасса должны определяться по действующим понятным и прозрачным принципам». Сейчас вывоз из Кузбасса регламентируется, с одной стороны, соглашением между регионом и монополией о вывозе 53 млн тонн на экспорт, а с другой – правилами недискриминационного доступа к инфраструктуре. В них отдельно описана кузбасская квота – ее делят между компаниями региона по отдельной методике, где половина квоты зависит от поставок по альтернативным направлениям. Президент дал понять, что альтернативные поставки должны учитываться.

Распределение мощностей Восточного полигона до 2024 года должно быть подкреплено долгосрочными обязывающими соглашениями между компаниями и ОАО РЖД, которые президент поручил заключить до 1 июля. «В основе этих соглашений должен лежать принцип взаимной ответственности. Не знаю, «вези или плати», эти или другие правила – неважно, – сказал **Владимир Путин**. – Важно, чтобы обязательства угольных компаний и перевозчиков, включая объемы угля, пункты загрузки и назначения, должны быть строго определены».

Главный переменный риск, который возникает при подписании долгосрочных договоров с ОАО РЖД на перевозку угля, – ценовая конъюнктура, говорит собеседник “Ъ” в угольной

отрасли: «Снижение стоимости продукции будет превращать взаимодействие угольщиков с ОАО РЖД в кабалу».

Также остается риск, связанный с работой портов, говорит он: временная приостановка работы того или иного стивидора создает прямой риск непогрузки на сеть заявленных по контракту объемов угля. В ОАО РЖД от комментариев отказались.

О непростой дискуссии вокруг ship-or-pay “Ъ” сообщил 19 и 25 февраля. Накануне в правительстве обсуждалась возможность трехлетнего эксперимента с ship-or-pay на поставках угля из Кузбасса (см. “Ъ” от 2 марта). Какой вид примут договоры и будут ли они распространяться на другие направления, кроме восточного, пока неясно. Поставкам по таким контрактам планировалось присвоить приоритет – если такое решение будет принято, оно зарезервирует за углем Кузбасса значительную часть объемов Восточного полигона.

Но существенный рост отгрузки угля на восток планирует и Якутия (см. “Ъ” от 2 февраля), которая ожидает дефицита пропускной способности железных дорог в 6 млн тонн к 2024 году. Добычу собираются наращивать «Колмар» и Эльгинский проект «А-Проперти», речь идет о росте в три-четыре раза к 2025 году, до 31–45 млн тонн в зависимости от сценария. По словам председателя совета директоров «Колмар Групп» Анны Цивилевой, нагрузка на железную дорогу существенно возрастет уже в следующем году, наибольшее опасение вызывает участок Беркакит–Тында.

Владимир Путин поручил правительству представить предложения по расширению восточного участка БАМа для увеличения вывоза угля из Якутии.

По словам президента, он не имеет ничего против финансирования работ из ФНБ, как предложил на совещании глава Минэкономки Максим Решетников.

Владимир Путин продемонстрировал, что не разделяет пессимистическую оценку долгосрочных перспектив мирового угольного рынка. Есть разные прогнозы, сказал он, «не секрет, что некоторые из них предполагают существенное сжатие рынка, в том числе из-за технологических изменений в мировом ТЭКе, активного использования альтернативных видов топлива». Но, однако, заметил он, «Техас замерз, когда холода были», а «отогревать ветряные мельницы» пришлось далекими от экологических способами, что может внести в прогнозы свои коррективы. Президент потребовал «тщательно прорабатывать все возможные сценарии, чтобы гарантировать уверенное развитие наших угледобывающих регионов даже при снижении мирового спроса на уголь при ухудшении глобальной конъюнктуры».

Вице-премьер Александр Новак по итогам заседания объяснил оптимистичную позицию относительно долгосрочных перспектив угольного рынка. «С учетом перспектив развития, которые мы на мировых рынках видим, несмотря на вопросы климатической повестки, декарбонизации, в рамках которых происходит снижение углеродного следа, уголь тем не менее, по консенсус-прогнозам всех аналитиков, будет еще долго занимать достаточно высокую долю в энергобалансе,– сообщил он.– Если сегодня в общемировом энергобалансе это 25%, то, по прогнозам аналитиков, эта доля снизится только до 20% к 2040 году, и те ниши, которые мы сегодня видим, особенно в восточном направлении, на азиатских рынках, позволяют нам в том числе обеспечить развитие наших угольных отраслей. Поэтому мы смотрим сегодня на 10, на 20 лет вперед». В то же время, добавил он, президент поручил правительству прорабатывать меры, касающиеся диверсификации угольных регионов и развития других направлений. «Речь идет о перспективах за рамками 2035–2040 годов, когда будет меняться энергобаланс»,– пояснил **вице-премьер**.

Также оптимизм зиждется на прогнозах энергопотребления. «В мире будет расти потребление энергии: по оценкам аналитиков, до 2040 года оно вырастет на 25–30%»,– пояснил Александр Новак, приводя в пример растущие экономики Индии, Вьетнама, Таиланда. По его словам, в мире, в том числе в Восточной Азии, строятся угольные станции с нулевыми выбросами, жизненный цикл которых составляет 40–50 лет.

«Мировое потребление угля составляет 7 млрд тонн, а мировые рынки торговли (углем) – 1,3 млрд. И мировые рынки торговли, несмотря на возможное снижение в будущем в балансе доли угля, все равно либо сохранятся на текущем уровне, либо, может, чуть больше будут», – резюмировал **вице-премьер**, отметив, что у российских углей есть конкурентное преимущество за счет качества.

<https://www.kommersant.ru/doc/4712101>

КОММЕРСАНТЪ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2021.03.03; «НАДЕЖДА УЖЕ В ПРЕДСМЕРТНОМ СОСТОЯНИИ»; СОВЛАДЕЛЕЦ ПНТ МИХАИЛ СКИГИН ОБ ИНВЕСТИЦИИ В «ЮЛМАРТ» И МОДЕРНИЗАЦИИ ТЕРМИНАЛА

Петербургский нефтяной терминал (ПНТ) может стать одним из бенефициаров соглашения о перевалке белорусских нефтепродуктов через российские порты. На какой объем рассчитывает терминал в 2021 году, о планах модернизации и причинах неудачной инвестиции в «Юлмарт» “Б” рассказал совладелец ПНТ Михаил Скигин.

– За последние два-три года насколько увеличились ваши инвестиции в проекты в России?
– В этом году у меня два приоритетных проекта, на которых должны начаться стройки: строительство эстакады через железнодорожные пути в Московской области и ПНТ (модернизация терминала – “Б”). В общей сложности на них потребуется около 7 млрд руб.

– В 2020 году перевалка на ПНТ выросла почти на 17%. В чем причина роста и какой у вас прогноз на 2021 год?

– Первая причина банальна. Этой зимой на улице было минус 15, и переваливать нефтепродукты гораздо сложнее. А прошлая зима была аномально теплой, Финский залив даже не покрылся льдом. В таких условиях нефтепродукты значительно быстрее сливаются, соответственно, скорость перевалки вырастает примерно на 30%.

Кроме того, спад спроса на сырую нефть привел к тому, что объемы переработки на российских НПЗ выросли. А чем они больше, тем больше нефтепродуктов экспортируется. При этом из-за пандемии внутренний спрос на нефтепродукты был относительно невелик, получалось, что излишки отправлялись на экспорт. Это длилось достаточно долго. Конечно, были опасения, что сокращение спроса в Европе приведет к затовариванию хранилищ и экспорт «встанет». И в определенный момент рынок был близок к этому, но, к счастью, полностью эти опасения не оправдались.

Перевалку в 2021 году мы прогнозируем на уровне 2018–2019 годов – 7,5–8 млн тонн. Рынок уже прожил пандемию и представляет, что с этим делать, спрос более или менее восстановлен.

– Как ситуация на рынке отражается на планах модернизации терминала?

– Текущая ситуация на рынке не влияет на планы по реконструкции терминала. Дело в том, что так называемая старая часть ПНТ была построена в 1960–1970 годах и сейчас устарела. Она исправна, но если мы хотим переваливать большую корзину нефтепродуктов, в основном светлых, то ее необходимо модернизировать. Пока мы не собираемся увеличивать объем перевалки, но планируем увеличить корзину продуктов, получив возможность принимать разный ассортимент.

– Какие новые продукты будут переваливаться?

– В 2010 году наша корзина состояла из четырех продуктов: дизтопливо, ТТЭ (топливо технологическое экспортное), мазут прямогонный и мазут крекингový. Для нас это было оптимальным, мы переваливали 12 млн тонн в год. После налогового маневра в России серьезно углубилась переработка, на НПЗ началась модернизация, и мазут стал постепенно исчезать, ТТЭ вообще ушло. Нужно было смотреть по сторонам. В 2014–2015 годах мы уже начали чувствовать сильный дефицит. С 2016 года мы переориентировались полностью: если раньше было четыре разных продукта, то теперь у нас их больше 20 – кроме традиционных мазута, дизтоплива и авиакеросина это различные грейды СМТ

(судовое маловязкое топливо), ДГК (дистилляты газового конденсата) и ОНТ (остатки нефтяные тяжелые).

С точки зрения технологии – это сложно. Четыре продукта достаточно просто разложить по мощностям, а 20 требуют очень сложной логистики: какой продукт в какую трубу попадает, в какой резервуар, на какой танкер. Все должно работать как швейцарские часы, чтобы продукты не перемешивались. С монопродуктом можно переваливать объем до 15 млн тонн, но сегодня этот вариант неактуален. После модернизации мы рассчитываем на объем перевалки до 8,5 млн тонн.

– Обеспечена ли контрактами эта корзина?

– Перед тем как в 2019 году заявить о наших планах, мы четыре года изучали рынок – какие продукты будут в будущем откуда и куда ехать, чтобы попасть в ту нишу, где мы можем быть конкурентоспособными через три года. Была проделана огромная предварительная работа. Пока эта корзина не обеспечена контрактами, но мы рассчитываем на то, что мы сможем ее наполнить.

– Какие заводы должны обеспечить загрузку к 2023 году?

– К 2023 году почти все заводы уже будут модернизированы – мы работаем с теми, которые западнее Урала, а также с некоторыми НПЗ за Уралом.

– Кто основные клиенты ПНТ?

– До 2010–2012 годов главным поставщиком был Киришский НПЗ, а также Нижегородский НПЗ и ТАИФ. Но с тех пор мы диверсифицировали структуру поставщиков и работаем практически со всеми. Например, из якорных клиентов, с которыми мы работаем уже на протяжении десяти лет и ежемесячно получаем от них значительные объемы, у нас стабильно и хорошо идет сотрудничество с поставщиками из Татарстана.

– Это долгосрочные контракты?

– У нас есть годовые и трехгодовые контракты, раньше были даже пятилетние. Но в нынешних условиях даже годовой контракт – это уже хорошо. ПНТ закладывает в проект модернизации модель с учетом нынешних цен.

– Будет ли ПНТ переваливать какой-то объем белорусских нефтепродуктов в рамках их перенаправления из портов Прибалтики?

– По условиям межправительственного соглашения в 2021 году ПНТ ожидает принять 680 тыс. тонн мазута и 130 тыс. тонн масла с белорусских НПЗ.

– Кого вы видите конкурентом к концу модернизации ПНТ в 2023 году?

– Высоцк, Усть-Луга, Приморск. Все терминалы, которые и сейчас работают на российской Балтике.

– Как вы будете конкурировать с ними за белорусский объем?

– Как обычно, ставками и гибким подходом по приему различных продуктов.

– Насколько для вашего бизнеса существенно привлечение белорусского объема?

– Оно интересно, но должно совпасть несколько параметров: долгосрочность, постоянность и цена.

– В прошлом году анонсировалась возможная реструктуризация ПНТ. В чем ее суть?

– В 2020 году акционерами ПНТ стали две кипрские компании – Mobalco Holding Limited и Tujung Enterprise Limited. Кроме того, перед реконструкцией терминала с баланса ПНТ выведены «дочки», которые занимались сторонними инвестициями и не имели прямого отношения к работе терминала.

– Как будут распределены доли в этой российской компании среди акционеров?

– Как и сейчас.

– Какая у вас доля в ПНТ?

– Достаточная, чтобы контролировать бизнес.

– Вы рассматриваете частичную или полную продажу доли?

- Сейчас таких предложений не поступает. В преддверии модернизации сложно представить, что кто-то скажет, что готов вместе пойти с нами на этот риск.
- Когда вы получали в последний раз предложение о продаже доли?
- В последний раз – в 2007 году. Сумма была приличная.
- Почему отказались?
- В 2007 году было предложение, а в 2008 году произошел кризис. Тогда отказались не мы, а потенциальный покупатель.
- То есть вы серьезно рассматривали продажу?
- Я думал об этом, но покупателю банки отказали в финансировании, и сделка не состоялась.
- Кто это был?
- Большая компания.
- Когда закончится модернизация терминала в 2023 году, вы вернетесь к рассмотрению предложений о продаже доли?
- Я готов рассмотреть предложения, но пока не могу представить, кому это может быть интересно.
- В какой стадии другие ваши проекты по строительству дорожной и портовой инфраструктуры?
- Строительство платных путепроводов – достаточно крупный и капиталоемкий проект. Объем капитальных затрат по ним может составлять от 600 млн руб. и доходить до нескольких миллиардов в зависимости от сложности и масштабов строительства. У нас в разработке находится порядка 20 концессий, но не все заключены. Это приличный объем, на который понадобятся средства – собственные и заемные. Порт в Поронайске на Сахалине также является большим проектом. Сейчас мы с государством дорабатываем параметры концессионного соглашения по нему. Предполагается, что там будет несколько терминалов под разные грузы.
- Какие в Поронайске условия концессии, на которых вы готовы входить? Какая грузовая база?
- Мы планируем несколько разных видов грузов. Специализация сейчас определяется и будет прописана в концессионном соглашении. Могу сказать, что мы предполагаем строить терминалы в том числе для снабжения нефтяных месторождений в рамках проектов «Сахалин-1» и «Сахалин-2». Для начала нужна концессия. Также в планах привлечь соинвесторов. Инвестиции в проект большие, и мне кажется, что разделение рисков с участниками рынка – это правильная стратегия. Соглашения с инвесторами пока не подписаны, идут переговоры, хотя интерес с их стороны есть.
- С какими инвесторами вы предварительно общались?
- Мы рассчитываем подписать концессионное соглашение в этом году, а переговоры ведем со всеми заинтересованными лицами – это угольщики, нефтяники, газовые и крупные логистические компании. Строительство в базовом сценарии займет четыре с половиной года. Полтора года – на проектирование, еще один год – на дноуглубление и работы в акватории, два – на строительство.
- Какую долю планируете сохранить в проекте?
- Это будет зависеть от многих факторов и от условий соглашения с потенциальными участниками. Рассматриваю разные варианты: от сохранения имеющейся доли до уменьшения доли вплоть до миноритарной.
- Вы крупный кредитор обанкротившегося «Юлмарта». Почему корпоративный конфликт в компании не получилось урегулировать? На ваш взгляд, на ком лежит ответственность за ее крах?
- Это практически история про российскую революцию 1917 года: одно приводило к другому. Если рассматривать в отдельности – вполне решаемые проблемы, а когда это цепочка событий, каждое звено в отдельности анализировать не имеет смысла. Началось

все с разных взглядов на развитие бизнеса как таковое: либо cash cow, либо капитализация.

– Акционеры «Юлмарта» Дмитрий Костыгин и Август Мейер рассматривали вариант выкупа доли в компании у Михаила Васинкевича и последующей передачи бизнеса вам. Почему эту схему не удалось реализовать?

– Рассматривались разные варианты, в том числе мое вхождение в капитал «Юлмарта» за долги компании передо мной. Но в конце концов передавать было нечего. Если бы договоренности акционеров «Юлмарта» произошли два-три года назад, какие-то схемы были бы реализуемыми. То есть даже не надо было бы мне что-то передавать, они бы урегулировали конфликт, и у нас все пошло бы достаточно гладко – компания спокойно бы погашала долг.

– Есть ли у вас понимание, почему владельцы «Юлмарта» не смогли найти для него инвестора, чтобы спасти ситуацию?

– Были попытки, но конфликт зашел слишком глубоко. Это как найти инвестора для мужа или жены в стадии развода, исходя из того, что они рано или поздно помирятся. Произошло очень много такого, из-за чего мало кто из инвесторов верил, что этот конфликт когда-нибудь разрешится. Пока у сторон конфликта не было на руках мирового соглашения, никто из инвесторов не был готов даже смотреть в эту сторону. А когда мировое соглашение заключили, делить уже было нечего – осталось только разбитое корыто.

– По-прежнему ли вы рассчитываете вернуть свой кредит на \$35 млн? Вы говорили, что хотите покрыть какую-то часть долга за счет недвижимости «Юлмарта».

– Надежда, конечно, умирает последней, но она уже в предсмертном состоянии. Вернуть эти \$35 млн можно только чудом. Вся недвижимость «Юлмарта» находится в России, на нее претендуют российские кредиторы. А у меня претензия на Мальте к материнской компании «Юлмарта» – UHL. И перекинуть эту претензию с Мальты на Россию очень сложно.

– «Юлмарт» стал вашей самой большой неудачей в инвестициях?

– Он побил все рекорды. Изначально он планировался как очень надежная инвестиция, а оказалось кардинально наоборот.

Здесь моя оплошность заключается в том, что я не познакомился со всеми акционерами и не понял, как они думают совместно. Это надо было сделать, а я полагался на то, что Август и Костыгин – мажоритарии и что они принимают основные решения совместно. Не ожидал того, что у миноритария может быть такая сила.

– Общаетесь ли вы до сих пор с господином Костыгиным, какие у вас отношения?

– На удивление еще общаемся. Философски. Делимся идеями.

– В последние два года вы активно даете интервью, тогда как до этого у вас была репутация непубличного бизнесмена. С чем связан ваш активный выход в публичное пространство?

– Думаю, что появились, во-первых, спрос на мое мнение, а во-вторых, желание доносить корректную и проверенную информацию о моих проектах самому. Сегодня, когда в любом случае все в том или ином виде становится публичным, это вполне объяснимо. Да и последняя инвестиция в «Юлмарт» волей-неволей сделала меня более открытым. Этот проект оказался довольно конфликтным и широко освещался в СМИ.

– Вы получили основу своего капитала, долю в ПНТ, в 2003 году в возрасте всего двадцати трех лет в наследство после смерти отца. Насколько сложно было войти в управление бизнесом?

– На эту ситуацию можно смотреть с разных точек зрения. Для меня лично – это большая потеря, ведь моего отца не стало. В тот момент я был студентом в Швейцарии, не имел никакого понимания, что представляет собой этот бизнес, отец мне ничего не

рассказывал. Все это было большим шоком: и смерть отца, и то, что нужно было учиться самому плавать в холодной воде.

Постепенно получилось адаптироваться, правильно, как мне кажется, распорядиться наследством, развить терминал, который, конечно, является моим главным активом и финансово, и философски, – это продолжение дела отца. Со временем терминал позволил получить дополнительные средства, которые я смог вкладывать в другие проекты. Деньги и активы важны, но, если оглядываться назад, не менее важен был и тот полученный опыт.

– ПНТ еще в 1990-е годы получил определенную репутацию как бизнес, связанный с организованной преступностью. Одним из акционеров была Петербургская топливная компания, которая в тот момент была связана с лидером тамбовской ОПГ Владимиром Кумариным, другим – Илья Трабер, в 2008 году проходивший в Испании по делу «русской мафии». Для вас это не создало проблем?

– В 1990-е петербургский порт находился в полном упадке. Логично, что в рамках общей государственной политики по приватизации была тенденция отдавать предприятия в частные руки для того, чтобы они развивались. Нефтяная база, которая на тот момент находилась в порту, была маленькая и даже на тот момент достаточно устаревшая. Собственно, весь терминал состоял тогда именно из той «старой» части, которую теперь мы собираемся реконструировать.

В рамках приватизации отец с партнерами получил этот актив. Кому-то достались другие, в том числе в том же порту. По-настоящему интересно дальнейшее развитие: кто что с этим сделал.

Я могу сказать, что сначала отец, а потом его преемники построили заметный по российским меркам и отлично оснащенный технически терминал, который занимает свое место на рынке.

Возможно, моему отцу в 1990-е годы пришлось вступать в различные альянсы. Но, будучи человеком свободолобивым и понимая, что он уже болен, до 2000-го он разделил активы с бывшим партнером (Ильей Трабером. – “Ъ”). Я не слышал претензий к моему отцу по этому разделу активов. Он со всеми расплатился по договоренностям, по-честному, все задокументировано.

– Кто помогал вам войти в бизнес, остаются ли эти люди рядом?

– Советников было мало. Сначала я придерживался политики принятия минимального количества решений, старался максимально вникать в ситуацию и принимать решение только тогда, когда оно действительно необходимо. По мере того, как я лучше разобрался в бизнесе, стал больше участвовать в управлении терминалом.

– Вы бы хотели, чтобы ваши дети жили и работали в России?

– Я был бы не против, но это должно быть их решением.

– Как вы относитесь к политическим событиям в России, которые произошли в 2020-м и начале 2021 года?

– Конечно, я наблюдаю за развитием событий в стране – любая политическая ситуация влияет на состояние рынка и отношения между игроками. Мы мало оглядываемся на свою историю. Я считаю, что она постоянно повторяется и что всем нам нужно ее тщательно изучить и прийти к компромиссу по важным вопросам. Например, сейчас ни у государства, ни у общества нет однозначной позиции по поводу событий 1917 года. Мне кажется, это должно быть ключевым моментом для того, чтобы определиться с будущим страны. Сегодня мы можем позволить себе на холодную голову посмотреть, какие события происходили, к чему они привели и какой мы вывод сделали из случившегося, чего не надо больше повторять.

– Как, на ваш взгляд, изменились настроения в российском обществе в последнее время?

– К сожалению, они становятся более радикальными. У меня есть друзья с разными убеждениями. Я со всеми очень хорошо и близко общаюсь и вижу, как настроения

поляризируются, а разумные доводы уступают место эмоциям. Вместо этого хотелось бы цивилизованного диалога.

Интервью взяла Яна Войцеховская

<https://www.kommersant.ru/doc/4711896>

РБК; ВЛАДИСЛАВ СКОБЕЛЕВ, АННА БАЛАШОВА; 2021.03.03; РЖД ПРОРАБОТАЮТ ВНЕДРЕНИЕ ПСИХОЛОГИЧЕСКОГО БАРЬЕРА НА ПЕРЕЕЗДАХ

Подразделения РЖД ищут поставщиков инноваций – от спецодежды с датчиками до «голографических стен» в зале ожидания вокзала. Подобные решения уже есть на рынке, но их придется дорабатывать под нужды компании, считают эксперты

Региональные подразделения РЖД инициировали поиск поставщиков альтернативных источников энергии, беспилотных летательных средств, спецодежды с датчиками и других инноваций для использования на местных железных дорогах. Это следует из презентации региональной инновационной площадки Свердловской железной дороги, в которой перечислены запросы РЖД на инновации в 2021 году. Документ есть в распоряжении РБК, руководитель этой структуры Дмитрий Червяков подтвердил подлинность документа.

Какие инновации ищет РЖД, разобрался РБК.

Какие инновации хочет внедрить РЖД

Согласно презентации, компания ищет разработчика, который создаст «психологический барьер, препятствующий выезду автотранспорта на железнодорожный переезд при запрещающем показании светофора». Авторы документа не указали, как именно будет выглядеть барьер и какой должен быть его функционал, но отметили, что система должна быть синхронизирована с переездной сигнализацией и исключать аварийность на железнодорожных переездах. Также идет поиск исполнителя технологических решений для предупреждения выхода крупного рогатого скота на железную дорогу. Оно не должно привести к ухудшению экологической и санитарной ситуации на путях и прилегающих к ним территориях, а также негативно влиять на график движения транспорта.

На вокзалах РЖД вскоре может появиться система динамического управления людскими потоками на платформе – «виртуальные цветные голографические стены», указатели и звуковые сигналы. В документе говорится, что зал ожидания может быть разделен по «цветовым комнатам» в зависимости от вагона, а виртуальные планы вокзалов помогут запомнить ориентиры и «комфортнее» идти по незнакомому месту, что «поможет снизить чувство тревоги пассажира при ориентации на незнакомой местности и сможет повысить доверие к компании ОАО «РЖД» в целом». Также РЖД хотят установить на вокзалах альтернативные источники энергии (солнечные панели, ветровые станции) для повышения их энергоэффективности. По оценке заказчика, срок окупаемости этого проекта за счет сокращения потребления электроэнергии составит семь лет.

Дирекция тяги ищет разработчика табло, которое будет проецироваться на стекло локомотива и показывать машинисту служебную информацию: текущую скорость, ее ограничения, рельеф местности, напряжение в сети и т.д. Также представители РЖД предлагают создать систему, моделирующую техническое состояние локомотивов и вагонов на основе информации, полученной с помощью съемки с беспилотного летающего устройства. Всего такой системой заказчик планирует оснастить 116 поездов.

Дирекция инфраструктуры ищет разработчика системы машинного зрения, которую можно будет установить на имеющиеся у РЖД дроны для контроля строительно-монтажных работ и других изменений инфраструктуры вблизи железной дороги.

Дирекция управления движением ищет исполнителей для создания системы радиоуправления из кабины машиниста стрелочными переводами и сигналами; поставщиков спецодежды с датчиками, обеспечивающими контроль нахождения

работника в опасной зоне; очков дополненной реальности типа «монокль» для идентификации грузовых вагонов (по их номеру сотрудники узнают их содержание, станцию назначения) и др.

Кому и зачем нужны эти проекты

Как пояснил Дмитрий Червяков, в первую очередь они намерены рассматривать разработки на стадии опытного образца. «Это удобно для проведения опытных испытаний и фиксации полученных эффектов. Мы предоставляем полигон для проведения испытаний, приближенных к полевым, разработчик – свой продукт. Если разработка подтверждает заявленные эффекты, на центральном уровне принимается решение о финансировании», – рассказал он. Если инновация докажет свою эффективность, руководство РЖД может рассмотреть возможность ее масштабирования на всей сети железных дорог, отметил он.

По словам Червякова, необходимость контроля выезда на пути автомобиля и выхода крупного рогатого скота зачастую вызвана безответственностью их хозяев. «Сейчас в местах, где есть скопление скота, вдоль путей выкапываются специальные рвы и устанавливаются ограждения, а с водителями проводятся профилактические беседы, применяются штрафные санкции и т.д., однако эти меры недостаточно эффективны, потому что люди надеются на «авось пронесет». Компания ищет нестандартные решения сложившейся ситуации. Мир не стоит на месте, появляются новые технологии, например ультразвук, который отпугивает животных, и т.д.», – рассуждает он. А, например, проекция на стекло локомотива необходима, «чтобы машинист меньше отвлекался и больше смотрел перед собой». Кроме того, это связано с возможностью вождения поездов одним машинистом без помощника. Дмитрий Червяков отметил, что у РЖД есть наработки по части перечисленных в презентации технологий, например по использованию беспилотных летательных аппаратов и спецодежды с датчиками для сотрудников, очков дополненной реальности, но они применяются ограниченно.

Представитель **пресс-службы** РЖД отметил, что большинства из перечисленных запросов сейчас нет на общехолдинговой площадке по поиску инноваций. Он пояснил, что филиалы формируют подобные запросы на региональном уровне, после чего центр инновационного развития РЖД отбирает наиболее эффективные и масштабируемые технологии для открытых запросов на федеральном уровне. По оставшимся запросам региональные инновационные площадки «самостоятельно взаимодействуют с инновационными и промышленными предприятиями, расположенными в регионе присутствия филиала».

Есть ли описанные решения на рынке

По мнению управляющего директора ГК «Цифра» Павла Растопшина, среди запросов РЖД «явных инноваций» нет, но, учитывая, что в РЖД «все внедряется крайне медленно», даже эти проекты уже будут считаться инновациями. Он отметил, что наибольший практический эффект могут принести спецодежда с датчиками, обеспечивающими контроль нахождения работника в опасной зоне, а также радиоуправляемые стрелки. «Первое обеспечивает безопасность людей, находящихся на путях. Второе позволяет переводить стрелки и включать нужный сигнал светофора в тех местах, куда нецелесообразно тянуть кабель системы безопасности, но рядом все равно должно быть какое-то электропитание», – рассказал он.

Основатель инвесткомпания А.Partners Алексей Соловьев считает, что компоненты многих решений, которые нужны РЖД, уже представлены на рынке. Но он предположил, что компании будет важно получить опыт их прикладного применения для нужд корпорации, то есть практически любое из перечисленных решений будет единоразовым проектом, реализованным под нужды РЖД. Это подтверждает и руководитель Лаборатории специальной робототехники Центра компетенций НТИ по направлению «Технологии компонентов робототехники и мехатроники» Ксения Шашкина. По ее

словам, например, похожее на описанное в презентации РЖД программное обеспечение для обработки полученных с беспилотника или спутника данных в России есть у нескольких компаний: «Геоскана» и Центра геоинформационных систем Университета Иннополис, но они решают только часть из необходимых задач, комплексного решения нет.

https://www.rbc.ru/technology_and_media/03/03/2021/603e18a49a794745fa314a4d?from=from_main_9

ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2021.03.03; ПОСТАВИТЬ «ДОЧКУ»: «АЭРОФЛОТ» ПРЕКРАТИТ ПОЛЕТЫ В 26 ГОРОДОВ РОССИИ; НА ПОЛОВИНЕ МАРШРУТОВ ВНУТРИ СТРАНЫ ПЕРЕВОЗЧИКА ЗАМЕНЯТ «ПОБЕДА» И «РОССИЯ»

«Аэрофлот» в этом году прекратит полеты в 26 российских городов. Это следует из системы бронирования билетов перевозчика, данные которой проанализировали «Известия». Согласно новой стратегии «Аэрофлота» до 2028 года, он передает свои внутрироссийские направления дочерним компаниям – «России» и «Победе». Сокращение присутствия крупнейшего авиаперевозчика в России должно привести к снижению стоимости билетов в экономклассе на 30%, предусмотрено стратегией. Эксперты ожидают падения качества предоставляемого сервиса и перетока пассажиров «Аэрофлота» на рейсы ближайших по сервису конкурентов.

Сложить полномочия

«Аэрофлот» в этом году прекратит полеты в 26 российских городов. Это следует из системы бронирования авиабилетов перевозчика, данные проанализировали «Известия». В пресс-службе авиакомпании на запрос «Известий» с просьбой подтвердить корректность данных не ответили.

Сейчас «Аэрофлот» уже ушел из девяти российских городов: Челябинска, Магнитогорска, Белгорода, Нижнего Новгорода, Астрахани, Воронежа, Нижнекамска (Набережных Челнов), Тюмени и Архангельска. Еще в 17 городов «Аэрофлот» прекратит полеты в мае–августе этого года, выяснили «Известия».

Маршрутная сеть авиакомпании включает 57 собственных внутрироссийских направлений, следует из последнего ежеквартального отчета перевозчика. Таким образом, в этом году «Аэрофлот» уйдет с 46% своих внутренних направлений.

В случае дефицита предложения на рынке его готова покрыть S7 Airlines, сообщил «Известиям» представитель авиакомпании, отметив, что перевозчик располагает разумными резервами для компенсации выпадающих провозных емкостей.

– В кризисный 2020 год тактика ситуативного реагирования проявила себя как наиболее эффективная для построения планов полетов. S7 Airlines намерена придерживаться ее и в этом году, – отметил он.

В других крупных российских авиакомпаниях на запрос «Известий» не ответили.

Делегировать рейсы

Одна из целей новой стратегии группы «Аэрофлот» до 2028 года, утвержденной прошлым летом, – сокращение стоимости авиабилетов в эконом-классе на внутренних рейсах на 30% относительно 2019 года. Чтобы достичь этого, одноименная авиакомпания передаст часть своих российских направлений лоукостеру «Победа», предлагающему дешевые билеты. Еще часть направлений будет передано компании «Россия».

– Присутствие «Аэрофлота» [на внутрироссийских направлениях] сокращается, в том числе из-за того, что мы передаем рейсы «Победе» и «России». Это происходит неминуемо, – говорил ранее на встрече с журналистами замглавы «Аэрофлота» по стратегии и маркетингу Андрей Панов.

На те направления, с которых «Аэрофлот» уже ушел, встала его «дочка» «Россия». Она также будет летать в Мурманск, Саратов, Ставрополь, Волгоград, Сыктывкар, Саранск, Ижевск и Ханты-Мансийск после ухода из этих городов национального перевозчика.

На маршруты из Москвы в Барнаул, Нальчик, Ульяновск и Владикавказ вместо «Аэрофлота» встанет «Победа», а в Пермь, Уфу и Минеральные Воды будут вместе летать лоукостер и «Россия», следует из системы бронирования.

Риск для аэропортов

«Аэрофлот» уходит почти из трех десятков региональных аэропортов. Из них 12 находятся в управлении «Новапорта», два – «Аэропортов регионов».

В «Новапорте» на вопросы «Известий», произойдет ли снижение доходов аэропортов после ухода «Аэрофлота», не ответили. По словам источника «Известий» в одной крупной российской авиакомпании, холдинг уже обратился к некоторым перевозчикам с просьбой увеличить число рейсов в его аэропорты.

В **пресс-службе** холдинга «Аэропорты регионов», управляющего в том числе аэропортами в Нижнем Новгороде, откуда уже ушел «Аэрофлот», и Саратове (туда перевозчик прекратит летать в конце марта), сообщили «Известиям», что не ожидают снижения доходов, так как речь о смене эксплуатанта самолетов SSJ 100 в рамках одной группы.

– В этой ситуации важно, чтобы авиакомпании группы смогли сохранить высокие стандарты качества материнского перевозчика. Если этого не произойдет, то это будет большим разочарованием для пассажиров, – отметили там.

Цены ниже

Глава «Победы» Андрей Калмыков на прошлой неделе сообщил журналистам, что все тарифы на перевозки из Шереметьево будут строиться по тем же принципам, что и из Внуково. На рейсах из обоих аэропортов лоукостер сохранит минимальные тарифы 499 и 999 рублей. Топ-менеджер перевозчика пообещал дальнейшее снижение цен на билеты.

В минимальный тариф на рейсах «Победы» включен провоз только ручной клади, габариты которой в сумме не превышают 93 см (36*30*27). На рейсах «Аэрофлота» безбагажный тариф позволяет перевезти ручную кладь до 10 кг габаритами не более 120 см (55*40*25). Минимальный тариф у «Победы» ниже безбагажного у «Аэрофлота». Но, если докупать за 999 рублей багаж 10 кг на рейсах лоукостера, на некоторых направлениях цена билета становится сравнима со стоимостью безбагажного тарифа «Аэрофлота».

Например, стоимость минимального билета на рейс «Аэрофлота» из Москвы в Уфу на 31 мая составляет 4,2 тыс. рублей, а на 1 июня, когда «Победа» начинает замещать материнскую компанию на этом маршруте, цена билета начинается от 3,2 тыс. рублей. При этом с учетом багажа в 10 кг билет на рейс лоукостера будет стоить также 4,2 тыс. рублей.

Шанс для конкурентов

Замена «Аэрофлота» «Россией» или «Победой» приведет к тому, что в абсолютном выражении уровень предлагаемого сервиса будет ниже, считает исполнительный директор агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев.

– У «Аэрофлота» достаточно большая доля пассажиров, кто делает пересадку в Москве. Если «Россия» может обеспечить почти бесшовный сервис, то «Победа» этого не предложит. В итоге какая-то доля клиентов выберет альтернативные варианты, – полагает эксперт.

По уровню обслуживания в бизнес-классе ближе всего к «Аэрофлоту» S7 Airlines, говорит Олег Пантелеев. Такого же мнения придерживается и ведущий эксперт Центра инфраструктурных проектов Высшей школы экономики Андрей Крамаренко.

Представитель S7 сообщил «Известиям», что пассажиров, предпочитающих перелеты бизнес-класса, отличает низкая глубина бронирования авиабилетов. В компании ожидают, что отклик этого сегмента рынка произойдет не ранее начала мая.

«Аэрофлот» останется на ключевых внутрироссийских направлениях, где он видит спрос на премиальный сервис, в том числе на перевозки в бизнес-классе, замечает Олег Пантелеев.

– Если расчеты маркетологов компании будут верны, в рамках группы удастся сохранить высокодоходного клиента на рейсах «Аэрофлота», а остальные перейдут дочерним компаниям. Кому важна цена – получит возможность сэкономить, – утверждает эксперт.

Общероссийское объединение пассажиров ожидает ухудшения качества предоставляемых услуг, рассказал «Известиям» его председатель Илья Зотов. От внутригрупповой трансформации «Аэрофлота» выиграют пассажиры, которые не летали или делали это очень редко, – для них будет выгода в снижении цен на билеты на 30%, отметил он.

<https://iz.ru/1131666/maksim-talavrinov/postavit-dochku-aeroflot-prekratit-polety-v-26-gorodov-rossii>

РБК; ТИМОФЕЙ ДЗЯДКО; 2021.03.02; «АЭРОФЛОТ» СДАЕТ «ПОБЕДЕ» ВСЕХ СВОИХ; РОССИЙСКИЙ ЛОУКОСТЕР ОБНАРОДОВАЛ СВОИ ПЛАНЫ НА 2021 ГОД

Авиакомпания «Победа» планирует в 2021 году увеличить пассажиропоток в полтора раза, с 9 млн до 13,5 млн человек, заявил ее гендиректор Андрей Калмыков. В этом случае лоукостер может сравняться с крупнейшим частным игроком – S7.

В 2021 году лоукостер «Победа», входящий в группу «Аэрофлот», планирует перевезти 13,5 млн человек, заявил на брифинге гендиректор компании Андрей Калмыков. Это в 1,5 раза больше, чем число пассажиров авиакомпании в пандемийном 2020-м.

В 2020 году из-за последствий коронавируса российский авиарынок упал на 46%, до 69,24 млн человек. Группа «Аэрофлот» (включает авиакомпании «Аэрофлот», «Победа» и «Россия») потеряла 50,3%, обслужив 30,2 млн человек. Но «Победа», которая полностью прекращала полеты в апреле-мае, по итогам года снизила перевозки лишь на 11,7%, до 9,1 млн человек, переместившись с четвертого на третье место среди российских авиакомпаний – впереди нее только «Аэрофлот» и S7.

Как «Победа» собирается нарастить пассажиропоток

Глава «Победы» и топ-менеджер группы «Аэрофлот» рассказали о нескольких элементах плана по увеличению пассажиропотока в 2021 году:

«Победа», у которой сейчас 30 самолетов, в текущем году планирует увеличить парк минимум на треть: она получит десять самолетов Boeing 737-800 от материнской компании «Аэрофлот», сказал Калмыков. «Они будут полностью переконфигурированы в наш стандарт: 189 кресел вместо 158, там не будет ни кухонь, ни гардеробов. Два самолета уже перекрашены, в апреле мы их получим, с мая начнем уже летать», – отметил он.

«За счет того, что у «Победы» гораздо больше кресел (189 против 158) и гораздо больше оборот [по сравнению с «Аэрофлотом»] по понятным причинам, у нее в конечном итоге пассажиропоток примерно в два раза выше», – добавил заместитель гендиректора «Аэрофлота» по стратегии и маркетингу Андрей Панов.

«Победа», базирующаяся во Внуково, готовится подписать код-шеринговое соглашение с «Аэрофлотом», согласно которому с 11 мая она начинает полеты также из Шереметьево (продажа билетов на эти рейсы стартовала 26 февраля) и будет осуществлять с «Аэрофлотом» стыковочные рейсы.

На полеты десяти самолетов, которые лоукостер получит от «Аэрофлота» в крупнейшем московском аэропорту, придется более 10% пассажиропотока «Победы» в 2021 году – 1,5 млн пассажиров, сказал Калмыков. По его словам, такое количество клиентов будет перевезено не только прямыми рейсами из Шереметьево и обратно – самолеты смогут также летать по схеме «треугольника». «Чтобы обеспечить налет, ночью эти самолеты будут летать на востоке страны. У нас не хабовая модель [в отличие от «Аэрофлота»],

поэтому нам необязательно каждый раз возвращаться в Шереметьево», – пояснил топ-менеджер.

Вместе с самолетами головной компании «Победа» получает и целые направления (и клиентов) «Аэрофлота» – с мая лоукостер будет летать из Шереметьево в 12 российских городов (Сочи, Пермь, Екатеринбург, Уфу, Барнаул и др.), а также в турецкую Анталию. Из этих 13 направлений «Аэрофлот» продолжит летать только в Екатеринбург, Сочи и Анталию. Присутствие «Аэрофлота» на внутрироссийских рейсах и дальше будет сокращаться, отметил Панов.

В сравнении с ценами билетов «Аэрофлота» на тех маршрутах, которые отойдут «Победе», тарифы лоукостера будут «существенно ниже», утверждает Калмыков. «Это главная цель, которая ставилась в стратегии [группы «Аэрофлот»], – снижение цены на 30% по сравнению с 2019 годом. Я уверен, что она уже выполнена: с тех пор цены упали на 30% и даже больше. Но мы снизим еще. У нас есть еще небольшие запасы по эффективности», – сказал он, отвечая на вопрос РБК.

По словам Калмыкова, заполняемость самолетов лоукостера составляет 93%, а в среднем по российскому рынку – 72,4%, следует из данных **Росавиации**. «Мы планируем как минимум сохранить заполняемость кресел, в идеале увеличить. Сейчас средняя заполняемость – 93%. Мы понимаем, что и это маловато для нас и есть куда стремиться», – сказал он.

На 30 воздушных судах, даже с учетом пандемии и полного прекращения полетов на два месяца, «Победа» смогла перевезти 9 млн пассажиров, или 300 тыс. пассажиров на один самолет, замечает старший эксперт авиационной практики консалтинговой компании Bain & Company Сергей Зайцев, при 40 самолетах в парке и аналогичном количестве пассажиров на один самолет она теоретически может перевезти 12 млн пассажиров. Если эпидемиологическая ситуация в стране и в мире будет лучше, чем в 2020 году, наверное, цель 13,5 млн пассажиров может быть достигнута, считает он.

Стратегия группы «Аэрофлот» до 2028 года, принятая летом прошлого года, предполагает, что «Победа» станет крупнейшей компанией группы и всей России (сейчас лидерство у одноименной авиакомпания «Аэрофлот») – к 2028 году лоукостер должен обслуживать 55-65 млн пассажиров, а вся группа – 130 млн. Помимо десяти самолетов Boeing в 2020 году в 2022-2023 годах «Аэрофлот» планирует передать «Победе» 40 воздушных судов, а «Россия» – еще четыре, говорил в интервью РБК глава «Аэрофлота» Михаил Полубояринов. В итоге парк лоукостера должен вырасти до 84 самолетов. «Это достаточно агрессивный план. Быстрее – нет необходимости», – указывал он.

Какие прогнозы для конкурентов и авиаотрасли в целом

С апреля 2020 года крупнейшая российская частная авиагруппа S7 опережает «Аэрофлот» по количеству перевезенных пассажиров. По итогам всего 2020 года она перевезла 12,35 млн человек – на 12,1% меньше, чем в 2019-м (14,046 млн), заняв второе место после «Аэрофлота» с 14,56 млн пассажиров.

В 2021 году S7 планирует перевезти на 5% меньше, чем было в 2019-м, сказал РБК представитель группы, не назвав точный показатель. Это означает, что компания рассчитывает увеличить пассажиропоток по сравнению с кризисным 2020 годом на 8%, до 13,34 млн человек. «Мы планируем восстанавливать объемы перевозок в темпе рынка или по возможности быстрее», – добавил представитель S7.

РБК направил запрос в пресс-службу «Уральских авиалиний», которая по итогам 2020 года также вошла в пятерку крупнейших российских авиакомпаний. Еще один участник топ-5 – авиакомпания «Россия», – как и «Победа», входит в группу «Аэрофлот». Группа не раскрывала прогнозов по пассажиропотоку ни самого «Аэрофлота», ни «России».

Базовый прогноз S7 по всему российскому авиарынку на 2021 год – примерно 100 млн пассажиров, то есть рост в 1,44 раза. Отклонения будут зависеть от темпов восстановления международных полетов, которые были приостановлены в марте 2020

года из-за коронавируса и до сих пор полностью не восстановлены, отметил представитель компании.

Владелец крупнейшего аэропортового холдинга «Новпорт» Роман Троценко еще в конце прошлого года прогнозировал, что в 2021 году снижение российского авиарынка, наоборот, продолжится - объем перевозок упадет до 65 млн пассажиров. Он предупреждал, что 2021 год, как и 2020-й, будет «тяжелым», а транспортным компаниям придется минимум два года вычеркнуть из бизнес-планирования. По итогам января 2021 года российские авиакомпании перевезли 5,5 млн пассажиров, что на 38,1% меньше, чем годом ранее, когда еще не вводились ограничения из-за коронавируса, следует из данных **Росавиации**.

«Многое будет зависеть от развития эпидемиологической ситуации в стране и в мире, но в 2021 году ожидается, что пассажиропоток российских авиакомпаний превысит уровень 2020 года», – уверен Сергей Зайцев. В 2019 году более 40% пассажиропотока было перевезено на международных рейсах, а с учетом текущих темпов открытия границ и восстановления авиасообщения в 2021 году выпадающий объем международных перевозок не будет компенсирован, поясняет он. «До уровня 2019 года мы, скорее всего, дойдем не ранее 2022 года», – заключает эксперт. Глава «Аэрофлота» Михаил Полубояринов также ожидает восстановления российского авиарынка до уровня 2019 года в следующем году.

При стыковочных рейсах в Шереметьево пассажирам, пересаживающимся с «Аэрофлота» на «Победу», придется сдавать в багаж ручную кладь, которая проходит по стандарту «Аэрофлота», но не помещается в калибратор лоукостера. В рамках код-шерингового соглашения с «Аэрофлотом» «Победа» сохранит свои стандарты провоза ручной клади, заявил на брифинге гендиректор лоукостера Андрей Калмыков.

«При стыковочном рейсе клиенты, пересаживаясь с «Аэрофлота» на «Победу», должны будут сдать ручную кладь (проходящую по стандарту «Аэрофлота», но не помещающуюся в калибратор «Победы») в багажный отсек», – сказал топ-менеджер. Если в тариф «Аэрофлота» будут включать провоз такой ручной клади, то в «Победой» ничего доплачивать будет не нужно и это не увеличит время обслуживания клиентов, заверил он. Согласно стандартам «Аэрофлота», в экономклассе в ручной клади можно провезти одну сумку весом не более 10 кг. «Победа» не ограничивает ручную кладь по количеству и весу, но она должна свободно помещаться в калибратор (измеритель), а общий размер всех предметов не должен превышать 36*30*27 см.

«Перед тем как пустить пассажиров по этому направлению (стыковочным рейсам «Аэрофлота» и «Победы»). – РБК), мы – менеджмент и члены правления – планируем сами на себе опробовать, как это работает: как летим, как сдаем вещи в багаж», – отметил глава группы «Аэрофлот» (в нее входит одноименная компания «Аэрофлот», «Победа» и «Россия») Михаил Полубояринов. «Возьмем с собой самую дорогую ручную кладь, посмотрим, что с ней будет после полета «Победой». Мы понимаем, что это нетривиально, и попробуем на себе все отработать», – добавил он.

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.03.02; ЭТОТ ЗНАК МЫ ПРИМЕНЯЛИ КАК МОГЛИ; ТАБЛИЧКА «ФОТОВИДЕОФИКСАЦИЯ» ОСТАЕТСЯ, НЕСМОТЯ НА НОВЫЕ ПРАВИЛА

Новых знаков для обозначения камер, несмотря на новую редакцию ПДД, на дорогах не появится. С 1 марта лишь изменился юридический статус табличек «Фотовидеофиксация»: раньше они относились к «знакам дополнительной информации», теперь – к «информационным знакам». Новым ГОСТом меняются правила применения табличек: власти могут оставить один предупреждающий знак на въезде в населенный пункт, а об остальных камерах на территории города вообще не предупреждать.

Московские уже заявили, что именно так и сделают – в черте города к сентябрю табличек не останется.

2 марта Росстандарт опубликовал поправки к ГОСТам 52289 и 52290, описывающие внешний вид и правила применения нового информационного знака 6.22 «Фотовидеофиксация». Указатель представляет собой прямоугольную белую табличку с изображением камеры – это ровно тот же самый знак, что уже применяется и установлен на дорогах.

Поправки в ГОСТы внесены в связи с вступлением в силу новой редакции ПДД с 1 марта: раньше табличка относилась к категории «знаки дополнительной информации», теперь – к «информационным знакам».

1 марта многие СМИ поспешили сообщить о том, что новый знак появится на дорогах, публикуя его изображения – в виде синего прямоугольника с камерой. Такой вариант действительно обсуждался, “Ъ” рассказывал об этом, но от него отказались. До 2 марта не было никаких документов с описанием внешнего вида знака 6.22, только сейчас опубликован измененный ГОСТ. Поскольку речь идет об уже применяемой табличке, то автовладельцы не заметят каких-либо изменений.

Правила применения нового (с формальной точки зрения) предупреждающего знака изменились. Указатель ставится за 150–300 м до зоны контроля не только перед стационарной, но и перед передвижной камерой. В черте населенного пункта и города предупреждающий знак теперь может быть всего один – на въезде. В Москве это будет сделано до 1 сентября, рассказали “Ъ” в **пресс-службе** столичного ЦОДД: останутся только таблички на въездах в город. «Местоположение всех камер в городе известны, они есть в навигаторе, также они размещены на едином транспортном портале и сайте ЦОДД, – пояснили в центре. – Информация регулярно обновляется. Любой из жителей может ознакомиться».

Если табличка висит под другим знаком (парная установка отныне необязательна), то разрешена установка на любой высоте (раньше действовали ограничения). До сих пор разрешалось обозначать камеру разметкой 1.24.4 (схематичное изображение комплекса на асфальте) без знака, теперь – только вместе с ним. Указатель (как, впрочем, и прежняя табличка) может быть трех типоразмеров: 300х600 мм, 350х700 мм и 450х900 мм.

В 2019 году **Владимир Путин** поручал правительству переработать требования к обозначению комплексов. «Не нужно эти камеры, особенно на опасных участках, специально скрывать и прятать», – заявил тогда глава государства. По итогам президентского поручения и были разработаны поправки к правилам и ГОСТам, вступившие в силу с 1 марта. На этапе разработки стандарта коллегиальным решением **Минтранса**, института РосдорНИИ, ГИБДД России было решено сохранить установленные таблички, и новых знаков не ставить для экономии бюджета. «Изначально хорошая идея в итоге исполнена формально с практически нулевым результатом», – резюмирует эксперт по системам фиксации нарушений Григорий Шухман.

<https://www.kommersant.ru/doc/4711785>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.03.03; ФАКТОР ВЕЗЕНИЯ; КАКИМ ВСЕ-ТАКИ ДОЛЖЕН СТАТЬ ЗАКОН О ТАКСИ

Такси регулярно пользуются более половины жителей российских городов, а работают таксистами около 2 млн человек. Но число аварий и других инцидентов с участием этого вида транспорта растет.

Новый закон о такси агрегаторы, таксопарки, объединения таксистов, представители госвласти обсуждают уже несколько лет, однако компромисс еще не найден. Если представители агрегаторов считают, что доступ всех желающих к работе таксистам должен быть максимально простым, то перевозчики, напротив, выступают за жесткий

отбор таксистов. Агрегаторы говорят, что отвечать в случае ДТП в первую очередь должны водители и страховые компании, перевозчики настаивают на ответственности самих агрегаторов.

Как сделать такси доступным и при этом безопасным, «РГ» попросила ответить сопредседателя «Деловой России» Антона Данилова-Данильяна и руководителя Центра компетенций Международного евразийского форума «Такси» Станислава Швагеруса.

Сейчас стать таксистом может практически каждый, это снижает стоимость услуги. Реестры таксистов ведут регионы. Компании-агрегаторы, передавая заказы таксистам, должны проверять у них разрешения на такую деятельность?

Антон Данилов-Данильян: Проверять важно не только наличие разрешений на осуществление таксомоторной деятельности, но также, например, действительность водительских удостоверений. На наш взгляд, существенно повысить уровень безопасности позволило бы создание единого реестра разрешений, который бы велся по общим для всей страны правилам и к которому бы имели доступ только авторизованные платформы.

Станислав Швагерус: Агрегаторы уже обязаны это делать исходя из требований существующего законодательства.

Есть информационные системы, которые объединяют данные всех региональных реестров выданных разрешений. Но, несмотря на это, агрегаторы сознательно передают заказы для исполнения нелегальным такси. Использование нелегалов позволяет агрегаторам получать сверхдоходы.

Если водитель такси работает с агрегатором как частный предприниматель, то и ответственность он несет сам, а если как наемный сотрудник, то отвечает за его действия работодатель. Водители такси должны быть частными предпринимателями или наемными сотрудниками?

Антон Данилов-Данильян: Водители, подключающиеся к агрегаторам, являются самостоятельными предпринимателями, которые выступают партнерами цифровых платформ. И в целом в нашу эпоху все больше становится самостоятельных работников. Это сложившаяся модель работы, которая показала свою эффективность. Ее необходимо прямо вписывать в законодательство.

Станислав Швагерус: Это один из ключевых вопросов. Дискуссия о том, признавать ли цифровые платформы работодателями, идет во всем мире. По всей видимости, для решения этого вопроса нужно вводить новые принципы социальных и трудовых гарантий для людей. Например, цифровые платформы могли бы создавать специальные фонды.

Стоит ли разрешить самозанятым работать водителями такси?

Антон Данилов-Данильян: Самозанятые в такси – уже сложившаяся практика. Это люди, которые добровольно выбрали возможность легально работать и платить налог на профессиональный доход. Количество официальных самозанятых в России – 1,5 млн человек. По статистике налоговой службы, около 16% самозанятых, указавших свою сферу деятельности, работают в сфере пассажирских перевозок. Сейчас они вынуждены оформлять ИП. Необходимо упростить процедуру их доступа в сферу такси и прописать порядок, при котором они смогут подключаться к работе в такси напрямую. Эти решения были поддержаны Минэкономразвития России и правительством Москвы.

Станислав Швагерус: Допуск большого количества физических лиц с простым входом в профессию должен иметь современные цифровые методы контроля в каждом регионе России. При допуске самозанятых к ним должны предъявляться все действующие требования в области обеспечения безопасности перевозок. Однако распространить право на получение разрешения на перевозку пассажиров и багажа на физических лиц юридически невозможно, так как разрешение выдается на транспортное средство.

Все больше происходит случаев, когда таксисты наносят вред здоровью, а иногда и жизни пассажиров. Что делать? Может быть запретить водить такси людям, судимым по тяжким статьям?

Антон Данилов-Данильян: Мы знаем, что такие инициативы существуют. Однако это вряд ли поможет повышению безопасности на дорогах, зато лишит многих, вставших на честный путь граждан легального заработка. Для рецидивистов такое ограничение, видимо, справедливо, но важны детали, а также четко описанные процедуры проверки информации.

Станислав Швагерус: Такие требования к профессии водителя такси должны быть. Это общемировая практика.

Кто, водитель или агрегатор, должен отвечать в случае ДТП?

Антон Данилов-Данильян: Безусловно, в случае ДТП пострадавший должен получить компенсацию. По факту услуги по перевозке оказывает перевозчик – таксопарк или конкретный водитель, подключенный к агрегатору. При этом агрегаторы самостоятельно и добровольно сейчас страхуют пассажиров и водителей. Но законодательство устарело, а потому есть дисбаланс в решении ключевого вопроса – ответственности участников рынка. Например, очевидно, что водители – индивидуальные предприниматели и самозанятые, работающие в одиночку на своей или арендованной машине, часто не обладают достаточными средствами для покрытия причиненного ущерба. Их риски необходимо страховать. А если такой перевозчик не может нести ответственность, то эта функция должна переходить к агрегатору, как к площадке, которая передала заказ.

Станислав Швагерус: Согласно действующему федеральному законодательству у каждого участника отношений в сфере такси уже закреплена своя ответственность. Нужно совершенствовать механизмы правоприменения. Например, страхование ответственности агрегаторов за заключаемый ими договор фрахтования легкового такси нужно сделать обязательным, а не добровольным, как сейчас.

О таксистах расскажет QR-код

Пассажиры такси смогут проверить личность водителя по QR-коду. Такую норму предлагают внести в новый, уже третий по счету законопроект о такси.

В цифровой профиль водителя «зашьют» его фамилию, имя, отчество, срок действия разрешения на работу, телефон для жалоб и предложений, рассказала «Российской газете» первый заместитель председателя Комитета Совета Федерации по конституционному законодательству и государственному строительству Ирина Рукавишникова.

Новация поможет обеспечить безопасность поездок. В работу над новым законопроектом вовлечены сенаторы, депутаты Государственной Думы, представители правительства России, минэкономразвития, **минтранса** и отрасли.

Но о сроках внесения проекта в Госдуму пока говорить рано, заметила Рукавишникова.

В **минтрансе** «Российской газете» подтвердили, что министерство участвует в работе над законопроектом и поддерживает его принятие.

Первый законопроект на эту тему был принят в первом чтении еще в 2018 году, но дальше так и не продвинулся, из-за возникших дискуссий о регулировании деятельности агрегаторов такси.

В 2019 году появился второй законопроект. Его подготовила группа сенаторов во главе с первым вице-спикером Совета Федерации Андреем Турчаком. Законопроектом предполагалось распределить ответственность за вред, причиненный здоровью или жизни пассажира в результате инцидента с участием такси, между агрегаторами и водителями такси. Документ был внесен в Госдуму, но затем возвращен разработчикам. В Комитете Госдумы по транспорту и строительству создали рабочую группу.

QR-коды с информацией о водителях уже действуют в Московской области, рассказывает руководитель рабочей группы Объединенного народного фронта (ОНФ) «Защита прав автомобилистов» Петр Шкуматов.

Но такая технология востребована, прежде всего, проверяющими органами. Для снижения аварийности нужно повышать доходы таксистов. Тогда они будут уходить с линии на отдых после восьми, а не после двенадцати-тринадцати часов работы, подчеркивает собеседник «Российской газеты».

«Чтобы и третий блин не вышел комом, к разработке нового законопроекта хорошо бы привлечь компетентных представителей пассажиров, неангажированных водителей, а также представителей налоговой службы», – говорит Шкуматов.

<https://rg.ru/2021/03/02/reg-cfo/kakim-dolzhen-stat-zakon-o-taksi.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА # ЭКОНОМИКА ЦЕНТРАЛЬНОГО ОКРУГА; АННА СКРИПКА; 2021.03.03; ЗАПУТАЛИСЬ В СЕТЯХ; В ГОРОДАХ ЦЕНТРАЛЬНОЙ РОССИИ ТОРМОЗИТ ТРАНСПОРТНАЯ РЕФОРМА

Модернизация транспортной системы областных центров заставила отраслевых экспертов и общественных активистов вернуться к теме совершенствования инфраструктуры пассажирских перевозок. В тех городах, где уже планировали внедрить новую маршрутную сеть, заявили о том, что перемены откладываются.

Так, в Белгороде начало работы новой схемы транспорта в который раз перенесли – теперь на осень. Как отметили в правительстве региона, для поездок по обновленным маршрутам необходимо построить несколько новых остановочных комплексов, а также согласовать с белгородцами схему транспортной сети.

Последнее стало препятствием для внедрения новой маршрутной сети во многих областных центрах ЦФО. Так, в Ярославле до сих пор продолжаются обсуждения, и заместитель директора департамента городского хозяйства мэрии Сергей Волканевский пообещал представить финальный вариант совсем скоро. Он отметил, что востребованные ярославцами маршруты сохранятся по максимуму.

– Схемы движения могут измениться, но принципиальная связь между районами, между участками города, которые сейчас обеспечены прямыми беспересадочными маршрутами, будет сохранена, – подчеркнул он.

В Курске общественники написали открытое письмо главе региона Роману Старовойту с просьбой пересмотреть представленную экспертами новую маршрутную сеть. Однако здесь же обратили внимание не столько на новые автобусные маршруты, сколько на принципиальный вопрос – необходимость сохранить трамвай.

Мэр Курска Виктор Карамышев, обсуждая этот вопрос на оперативном совещании, отметил, что сейчас только на содержание трамвайной сети и подвижного состава требуется около 120 миллионов рублей ежегодно. И конечно, эти средства выделяются благодаря софинансированию.

– Очевидно, что в свое время трамвай был разрушен, и проблема сейчас даже не в отсутствии подвижного состава и разрушенных рельсах, – отметил Роман Старовойт. – У нас одно депо осталось, а сетью предусмотрено как минимум два. И если сохранять трамвай в том же объеме, нужно отремонтировать это депо и построить еще одно. А также отремонтировать рельсы, силовые подстанции и закупить подвижной состав.

На полную реконструкцию существующей трамвайной сети, по его словам, нужно свыше 30 миллиардов рублей, и всем понятно, что таких средств из бюджета на эти цели выделить невозможно, придется не только рассматривать варианты государственно-частного партнерства, но и пожертвовать другими проектами. И опять же решиться на это, по словам главы региона, должны и жители.

– Если мы примем вместе решение на несколько лет остановить все дорожное строительство, давайте так и сделаем, – предложил Старовойт. – Это должно быть коллегиально. Деньги из воздуха не возьмутся.

Так или иначе, уже понятно, что чиновникам придется не просто собрать все предложения по модернизации транспортной сети, но и увязать противоречивые желания горожан в единую систему. И сколько это займет времени – сказать сложно.

Андрей Костюк, первый заместитель министра транспорта РФ:

– С 2021 года мероприятия по обновлению подвижного состава будут реализовываться в рамках отдельного федерального проекта «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях» в составе национального проекта. На эти цели пока предусмотрено 3,5 миллиарда рублей. В соответствии с установленным порядком отобраны 13 городских агломераций, в которые будет поставлено 412 транспортных средств, 305 автобусов и 107 троллейбусов.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.02.03; КОГДА ВОССТАНОВИТСЯ АВИАОТРАСЛЬ; ПОЕЗДКА ОТКЛАДЫВАЕТСЯ

По итогам 2020 года, на который пришлось две волны пандемии, объемы авиаперевозок, по данным **Росавиации**, упали на 46% к 2019 году. За первый месяц 2021 года отрасль немного улучшила свои позиции. По сравнению с аналогичным показателем 2020 года, когда еще не действовали введенные ограничения, объемы перевозок оказались меньше на 39,1%.

Авиаотрасль будет снижаться еще пару месяцев, затем начнется рост, говорит глава аналитической службы агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев. При этом полностью авиаперевозки могут восстановиться не ранее 2023 года, добавляет замдиректора Института инженерной экономики и гуманитарных наук Даниил Квон.

Ключевым условием восстановления отрасли эксперты называют возобновление международного авиасообщения. Пока Россия восстановила прямые регулярные авиарейсы только с двумя десятками стран, а открытие остальных направлений может растянуться еще, как минимум, на год. Привлечь пассажиров низкими ценами не получится из-за выросших за время простоя убытков. Если даже в 2018 и 2019 годах, когда объемы перевозок росли, операционный убыток в авиаотрасли составлял 40-50 млрд руб. в год, то за 2020-й он достиг 200 млрд руб. К тому же в 2021 году придется рассчитывать с банками и лизинговыми компаниями, платежи которым в 2020 году были отсрочены.

На железнодорожном транспорте пассажиропоток после пандемии может восстановиться уже в 2022 году, заявлял ранее замминистра транспорта, руководитель **Федерального агентства железнодорожного транспорта** Владимир Токарев. По итогам 2020 года показатели пассажирских перевозок по железной дороге упали на 56% к уровню 2019 года. Но они меньше зависят от международного сообщения, чем авиация, а грузовые перевозки остались примерно на уровне 2019 года.

<https://rg.ru/2021/03/02/kogda-vosstanovitsia-aviaotrasl.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СЕРГЕЙ ВИННИК; 2021.03.03; НА ТАМАНИ ПОКАЗАЛИ РАБОТУ СИСТЕМЫ БЕЗОПАСНОСТИ КРЫМСКОГО МОСТА

Радиометрический комплекс, за считанные секунды просвечивающий легкие «ГАЗели» и фуры, приборы, определяющие наркотики, взрывчатку и химические вещества даже через 60 суток после последнего контакта с ними – все это современные элементы безопасности Крымского моста. Конечно, большая часть системы скрыта от посторонних глаз и остается под грифом «для служебного пользования», но и публичная часть тоже впечатляет.

А показали специалисты охраны моста ту часть комплекса, с которой чаще всего сталкиваются путешествующие через Керченский пролив водители и пассажиры. Она и вправду сегодня самая современная в России и располагает всеми последними

достижениями отечественной инженерной мысли в сфере безопасности. Досмотровый пункт при въезде на Крымский мост со стороны Тамани работает уже третий год, но показать всю его работу изнутри разрешили впервые. Сердце системы транспортной безопасности – его стационарный инспекционно-досмотровый радиометрический комплекс.

– Расчетная пропускная способность системы досмотра – 25 машин в час, – рассказал генеральный директор Управления ведомственной охраны **Минтранса России** Алексей Ковыршин. – В среднем досмотр машин занимает пять – семь минут. Это позволяет контролировать транспортные средства без снижения общей скорости грузопотока через мост.

Машина заезжает в досмотровый комплекс, и пока водитель показывает транспортные накладные на груз, фуру или грузовую «ГАЗель» сканируют рентгеновским аппаратом. Огромная арка комплекса СТ 6035 по направляющим проезжает над грузовиком и меньше чем через 60 секунд картинка уже на мониторе оператора. Пока находимся в помещении службы, досмотр проходят сразу две «ГАЗели».

– Вот видите, у этого в кузове один ящик с оборудованием, а этот везет много техники, – показывает данные сканирования оператор Ольга Сысоева. – Фиолетовым светится черный металл, салатный цвет – это алюминий.

Возможности комплекса позволяют посмотреть плотность металла, его инфракрасный спектр и еще множество других параметров. Затем каждую деталь картинки можно увеличивать и рассматривать в подробностях. Видно все, вплоть до мельчайших элементов. Вот у водителя припасен «тормозок» с обедом из дома, под креслом – ключи и еще какой-то инструмент.

– Нас часто спрашивают, что и гайку можете рассмотреть, – говорит Ольга. – На самом деле можем.

В этом грузовом фургончике ничего подозрительного нет, и Ольга переходит к следующей машине. Она на службе четвертый год, и глаз уже наметан на чтение картинки. Тем временем коллеги проверят транспортную накладную водителя, пробьют ее по базе данных, откуда и куда едет, какой груз, кто отправитель и получатель, совпадают ли серии партий и прочие данные. Если все в порядке – счастливого пути.

– В смене у нас работает три оператора и в досмотровом комплексе водителей встречает регулировщик, – рассказывает старший оператор Елена Волкова. – Он как раз сканирует транспортные документы водителя и передает нам.

Когда работает радиометрический комплекс, находится в помещении категорически запрещено и людям, и животным. Все-таки радиация есть радиация.

– Если водитель останется в кабине во время работы комплекса СТ 6035, он может получить дозу облучения, сопоставимую с той, что получают пассажиры авиалайнера за 10-12 часов полета, – говорит начальник команды Игорь Горбатюк. – В общем-то это не много, но лучше не допускать. Поэтому даже если следует какой-то деликатный груз, например партия диетических яиц, мы направляем его не сюда, а на ручной досмотр.

У каждого сотрудника досмотрового зала есть индивидуальный накопительный дозиметр. Каждые два месяца с него снимают показания, чтобы суммарная доза допустимого облучения не превысила предельно допустимую норму.

Для досмотра пассажиров и водителей в комплексе есть оборудованный терминал. Здесь все достаточно стандартно – хорошо знакомые магнитные рамки, кабинки для сканирования человека в полный рост и портативные детекторы. Но, технический прогресс не стоит на месте и недавно охранники моста получили новую разработку московских инженеров – прибор «Кербер-Т».

– Это переносной аппарат, позволяющий идентифицировать взрывчатку, наркотики, химические вещества за считанные секунды, – говорит Игорь Горбатюк. – Техника толковая.

Детектор безошибочно определяет широкий спектр запрещенных веществ даже через 60 суток после последнего контакта с ними. Достаточно провести салфеткой из фольги толщиной всего 0,12 микрон по одежде, чтобы понять, контактировал ли ее хозяин с нитроглицерином или курил ли он марихуану, употреблял ли какие-то медицинские препараты. Одежду можно выстирать, но микрочастицы, которые определит «Кербер-Т», все равно останутся.

– Давайте проверим, что у вас, – предлагает стрелок охраны Николай Алексеенко и проводит салфеткой по обшлагоу моей куртки. – Ну вот, лактоза, на вашей одежде кроме следов пота ничего нет.

И это только часть большой и глобальной системы безопасности, за которую отвечает служба охраны Крымского моста. Такой технически оснащенный досмотровый пункт на транспортном переходе через Керченский пролив пока один – со стороны Тамани. На Крымском берегу его брат-близнец уже готов, но пока проходит комплектование инженерной начинкой. К слову, у Управления ведомственной охраны **Минтранса РФ** понятие безопасности складывается из четырех составляющих. И если до сих пор на «дороге жизни» крымчан не было ни одного серьезного происшествия, значит, система работает безотказно.

<https://rg.ru/2021/03/02/reg-ufo/na-tamani-pokazali-rabotu-sistemy-bezopasnosti-krymskogo-mosta.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ОЛЬГА ИГНАТОВА; 2021.03.03; В КАРЕЛИИ НАЧНУТ РАЗВИВАТЬ АГРОТУРИЗМ

Вопросы развития внутреннего туризма Карелии обсудили **вице-премьеры Марат Хуснуллин**, Дмитрий Чернышенко и Виктория Абрамченко с предпринимателями республики.

Ранее глава Правительства РФ **Михаил Мишустин** по итогам рабочей поездки в Карелию дал поручение проработать предложения карельских бизнесменов по развитию туризма, рыбохозяйственного комплекса, водного транспорта и совершенствованию Лесного кодекса.

«Карелия уникальный по красоте и достопримечательностям регион. Мы видим ежегодное увеличение российского и иностранного турпотока в республику. И даже в пандемию не произошло особого сокращения числа желающих посетить регион. Инициативы, которые прозвучали на встрече, так или иначе касались поддержки этой отрасли. И все интересные предложения мы учтем при подготовке **нацпроекта** в сфере туризма», – отметил Дмитрий Чернышенко.

Он также пояснил, что речь шла о привлекательности агротуризма, который войдет в **нацпроект**. Обсуждали возможность обеспечения устойчивой сотовой связью и интернетом популярных туристических маршрутов. «Такие поручения даны профильным министерствам для проработки. У нас большая страна, где у каждого региона есть свои природные и туристические особенности. Поэтому помимо решения общих для всех субъектов вопросов развития отрасли, конечно, будем учитывать уникальные возможности каждого субъекта», – добавил Чернышенко.

По его словам, на встрече предприниматели рассказали, что на территории мест паломничества, например, в горном парке «Рускеала» или на горе Воттоваарра, недостаточная зона покрытия, что создает сложности, связанные, в том числе, с обеспечением безопасности путешественников. «Поэтому Минцифры дано поручение решить вопрос, у них в планах уже заложено строительство порядка 40 вышек», – отметил Дмитрий Чернышенко.

Как отметил **Марат Хуснуллин**, региону важно и нужно развивать туристическую отрасль, ведь это драйвер развития республики. «В этой связи необходимо создать туристическую инфраструктуру, современную городскую среду для туристов, обеспечить

доступность точек притяжения, создать удобные транспортные связи, в том числе с помощью качественных автомобильных дорог» – подчеркнул **вице-премьер**.

Один из вопросов в ходе совещания касался развития агротуризма и возможности развивать инфраструктурные объекты. Как сообщила **вице-премьер** Виктория Абрамченко, сегодня правительство ведет работу по сокращению барьеров для использования земель сельхозназначения для развития сельского хозяйства и поддержки аграриев. Так, в первом чтении уже был рассмотрен и поддержан законопроект, который позволит фермерам построить дом для проживания на этих территориях. В то же время поправки в законодательство содержат ограничения и параметры по площади объектов, а также не допускают строительство на сельхозугодьях и иных особо ценных землях. По словам **вице-преьера**, аналогичную конструкцию необходимо детально проработать для агротуризма, чтобы сельхозземли не превратились в коттеджные поселки.

«Это очень актуальный, но требующий серьезной проработки и обсуждения вопрос. Сельхозземли позволяют обеспечить страну необходимым продовольствием и являются источником наращивания агроэкспорта. Поэтому земля, которая является средством производства, не может быть застроена. Задача государства – создать необходимый баланс и правовые механизмы, которые, с одной стороны, сохранят земли сельхозназначения, а с другой, создадут условия для развития инфраструктуры, в том числе достаточной для реализации потенциала агротуризма», – отметила Виктория Абрамченко.

По итогам совещания Ростуризму и Минсельхозу России поручено подготовить и включить в новый профильный **нацпроект** мероприятия по развитию агротуризма как на территории Карелии, так и в других регионах страны. Для обеспечения сотовой связью туристических объектов и маршрутов в регионе правительство Республики Карелия с участием операторов подвижной радиотелефонной связи должно будет проработать и внести в Правительство РФ предложения по строительству новых базовых станций подвижной радиотелефонной связи.

Для создания качественной транспортной инфраструктуры **Росавтодору** поручено обеспечить приведение в нормативное состояние автомобильных дорог общего пользования федерального значения: А-137 автомобильная дорога Р-21 «Кола» – Тикша – Ледозеро – Костомукша – граница с Финляндской Республикой и Р-21 «Кола» Санкт-Петербург – Петрозаводск – Мурманск – Печенга – граница с Королевством Норвегия, подъезды к городам Беломорск и Кемь.

Кроме этого, **Минтрансу России** поручено проработать вопрос получения лицензии и организации работы маломерных судов для развития в регионе водного туризма.

<https://rg.ru/2021/03/02/reg-szfo/v-karelii-nachnut-razvivat-agroturizm.html>

РЖД-ПАРТНЕР; АЛЕНА АЛЕШИНА; 2021.03.02; ВОДИТЕЛЕЙ БОЛЬШЕГРУЗОВ ОБЯЗАЛИ ПЕРЕЙТИ НА ЭЛЕКТРОННЫЙ ДОКУМЕНТООБОРОТ

Правила перевозки автотранспортом изменились в начале 2021 года. Отрасль по-новому будет жить ближайшие шесть лет, до 1 января 2027 года. Однако как заявили участники рынка на заседании комитета ЛОТПП по транспорту и экспедиторским услугам, в январе 2022 правила вновь изменятся. К этому моменту водители большегрузов должны научиться заполнять накладные в электронном виде. Программу пока пишут.

За круглым столом, организованным ленинградской областной торгово-промышленной палатой должны были сидеть не только участники рынка и разработчики электронной транспортной накладной (ЭТрН) и электронного путевого листа (ЭПЛ), но и представители **Минтранса**, федеральной налоговой службы и ГИБДД. Однако к конструктивному разговору оказались готовы только участники рынка и разработчики. Алексей Квятковский, руководитель направления ООО «Эдисофт» предположил, что представители госструктур игнорируют переговоры лишь по одной причине – им нечего

сказать: «Ни **Минтранс**, ни ГИБДД, ни даже налоговая нам не помогают в разработке программного продукта. Мы последние два месяца работаем в состоянии полной неопределенности. Когда мы закончим работать над продуктом, то он будет внедрен и участникам рынка придется научиться им пользоваться. Поэтому наша задача на этом этапе – сформировать пакет претензий для контролирующих и надзорных органов».

Но у участников рынка грузоперевозок была лишь одна просьба: остановить эксперименты над бизнесом, и выводить на рынок продукт уже полностью готовый к работе. Ведь даже если программный продукт будет полностью разработан и в нем будут учтены все претензии бизнеса, то он попросту не сможет работать из-за нестабильной интернет-связи в отдаленных районах России и портах, или из-за разницы в часовых поясах у участников рынка грузоперевозок, помешать работоспособности программы может даже компьютерная безграмотность водителей, ведь пока у них не требуют таких навыков. Однако разработчики выдохнули и сказали, директива из Минстроя не предлагает, а требует построить безбумажные коридоры между странами участницами ЕврАзЭС.

«Участники рынка могут перейти на электронный документооборот в январе 2022. Могут. Постановление не обязывает делать этот шаг. Бизнес по-прежнему может, если пожелает, использовать привычный бумажный формат. Пока государство не установило четкие сроки по обязательному переходу на электронный документооборот. Государство только в самом начале пути, и бизнесу лучше менять правила работы одновременно с государством. Причем сейчас бизнес может высказать свои предложения», – сказал разработчик приложения и руководитель направления ООО «Эдисофт».

Со слов разработчиков подготовка к переходу на электронный документооборот началась еще в октябре 2019 года. Тогда желание участвовать в эксперименте высказали шесть операторов информационных баз данных и более 50 компаний рынка грузоперевозок – международные экспедиторы, грузоотправители, грузополучатели и перевозчики, а также полиция. Сотрудники ГИБДД, к слову, смогли определять груз, грузоотправителя и грузополучателя, а также все данные из транспортной накладной только по номеру транспортного средства.

В ходе эксперимента прорабатывались различные схемы: доставка груза внешним поставщиком и перевозки груза сторонними перевозчиками внутри одной компании. Итог предварительного эксперимента был подведен в декабре 2020. Тогда разработчики получили задание: гармонизировать форматы так, чтобы все участники рынка смогли работать в единой базе данных и к ней имели доступ основные контролирующие органы. За эти два месяца разработчикам удалось разработать прототип и апробировать его на желающих. Сейчас идет доработка продукта до нормализованного состояния:

«**Минтрансу** очень интересно как внутри предприятия будут формироваться электронный документооборот, как именно между собой будут взаимосвязаны участники. Никому не интересно как водитель будет пересылать электронный документ менеджеру, кто и как будет ставить подпись. А вот как формируется файл, который станет ключевой точкой для входа в документооборот государственного контроля и надзора – интересно», – рассказал участникам рынка Алексей Квятковский.

И он попросил бизнесменов уже включаться в процесс разработки программного продукта. Кстати, все вопросы, которые были заданы за этим круглым столом, будут направлены в **Минтранс**, ГИБДД и федеральную налоговую службу. Ответ надеются получить уже в апреле.

<https://www.rzd-partner.ru/auto/comments/voditeley-bolshegruzov-obyazali-pereyti-na-elektronnyy-dokumentooborot/>

ГУДОК; ДМИТРИЙ ПОПОВ; 2021.03.02; БЕСПИЛОТНЫЙ ИНТЕРНАЦИОНАЛ

Перспективы развития беспилотных технологий на железнодорожном транспорте России и Евросоюза обсудили в пятницу на совместной международной онлайн-конференции Европейской ассоциации производителей железнодорожной техники UNIFE и российского НП «Объединение производителей железнодорожной техники» (ОПЖТ).

В конференции приняли участие около 200 специалистов, в том числе представители крупнейших машиностроительных компаний РФ и ЕС, эксперты из отраслевых НИИ и ОАО «РЖД». Участники мероприятия поделились результатами исследований в сфере беспилотного вождения поездов и сошлись во мнении, что за такими системами будущее железных дорог. Как ранее сообщал «Гудок», на Московском центральном кольце в 2022 году планируется реализовать проект беспилотного режима ведения поездов. Ожидается, что до конца 2021 года на этом маршруте поезд третьей степени автоматизации будет запущен в эксплуатацию. Он будет оснащен системами удаленного управления и системой позиционирования на местности. Напомним, автоматизация поездом делится на четыре степени. При первой участие машиниста в ведении локомотива остается необходимым. Вторая степень подразумевает сочетание автоведения поезда и работы машиниста. При третьей степени машинист может находиться в кабине локомотива, но поезд движется без его участия, используя техническое зрение. Четвертая степень – полностью беспилотное управление поездом.

Для того чтобы запустить полностью беспилотное движение, необходимо создать соответствующую нормативную основу. Как сообщила «Гудку» заместитель начальника Департамента технической политики ОАО «РЖД» Лариса Никольская, анализ нормативной базы прямых запретов на эксплуатацию железнодорожного подвижного состава в автоматическом и дистанционном режимах не выявил. «Вместе с тем косвенные ограничения для возможности реализации беспилотного движения содержатся в действующей редакции ПТЭ и в Положении о порядке служебного расследования и учета транспортных происшествий», – говорит Лариса Никольская. По ее словам, рабочая группа ОАО «РЖД» подготовила и направила в **Минтранс** проекты соответствующих приказов о внесении изменений в вышеуказанные документы.

Применение беспилотных технологий возможно и в промышленном секторе, отметил президент НП «ОПЖТ» Валентин Гапанович. Перспективным представляется также оснащение технологиями автоматического управления поездов (АУП) тяжелой путевой техники для текущего содержания и капитального ремонта пути.

Разработки в области АУП ведутся в России с 2015 года, когда был реализован первый проект по созданию беспилотного локомотива, напомнил участникам конференции заместитель генерального директора АО «НИИАС» Павел Попов. В 2019 году беспилотные технологии были протестированы на пригородных поездах, оснащенных системами технического зрения и дистанционного управления.

В ходе предстоящих опытных поездок специалисты НИИАС определяют, какие сложности могут возникнуть на пути беспилотного поезда. По словам Павла Попова, одной из главных задач является разработка системы распознавания препятствий на пути поезда. В ходе ее тестирования уже выполнено 113 испытаний, удалось достигнуть распознавания объектов на пути поезда на расстоянии до 700 м. В перспективе расстояние видимости планируется увеличить до 1 км. Как отметил Павел Попов, применение глобальной системы спутниковой навигации и спутниковых карт высокого разрешения позволит обеспечить режим удаленного управления поездом. В АО «Трансмашхолдинг» создан специализированный центр, который занимается разработкой автономных локомотивов, центр машинного зрения, а также центр компетенций в Иннополисе (Татарстан). Совместно с АО «НИИАС» компания разрабатывает технологию виртуальной сцепки, которая с прошлого года уже применяется на 440 поездах. Как сообщил управляющий директор по развитию интеллектуальных систем управления АО «Трансмашхолдинг»

Андрей Романчиков, в этом году началось внедрение системы машинного зрения на частных железнодорожных линиях. Беспилотные технологии прорабатываются также в центре компетенций в Иннополисе и в этом году будут внедряться в метрополитене Казани. Генеральный директор UNIFE Филипп Ситроен на конференции отметил плодотворный характер сотрудничества европейских и российских разработчиков системы АУП. «Наши усилия направлены на совершенствование технологии АУП, которая станет важнейшим инструментом для операторов магистральных железнодорожных сетей», – сказал он. Исполнительный директор европейской технико-технологической инициативы Shift2Rail Карло Боргини заявил, что автоматизация железнодорожных перевозок в Европе существенно снизит выбросы вредных веществ в атмосферу. Кроме того, технологии АУП открывают новые возможности за счет сокращения региональных авиаперелетов и ускорения региональных пассажирских и грузовых поездов. Чтобы обеспечить технологическую независимость железнодорожных коммуникаций, участники Shift2Rail разрабатывают систему спутниковой навигации и новую технологию поддержания связи, внедрить которую планируется к 2025 году.

По мнению старшего менеджера программы по беспилотным технологиям французской машиностроительной компании Alstom Бенойта Бьенфайта, одно из существенных преимуществ технологии АУП – нивелирование стиля вождения поездов машинистами, что ведет к сокращению опозданий поездов с 25 до 15%, а также интервалов движения. Исследования показали, что при использовании АУП экономия энергии составит до 15% при движении пригородных поездов и до 42% на межрегиональных маршрутах. Специалисты Alstom начали работы по созданию оборудования для беспилотного управления поездом третьей и четвертой степеней, оборудование протестировано на стендах. Его испытания планируется провести на железных дорогах Германии, Чехии, Нидерландов и Франции в следующем году.

На конференции представители UNIFE и ОПЖТ договорились встретиться в августе в Москве, чтобы обсудить вопросы стандартизации и формирования нормативно-правовой базы беспилотного управления на железнодорожном транспорте.

АВТОРАДИО; 2021.03.02; ВЕЛИКИЙ НАВИГАТОР ПО ЯМАМ И КОЛДОБИНАМ!

В России предложили создать единую базу дорог. Предполагается, что любой водитель сможет воспользоваться системой и узнать, что ожидает его по пути в точку назначения. Откуда будут поступать сведения для такой «интернет-карты» и как автомобилисты могут в этом поучаствовать, расскажем в этом выпуске.

Важный законопроект обсуждают в правительстве. Он позволит автомобилистам получить всю информацию о дорогах, по которым им предстоит проехать. В каком они состоянии, где ремонтируются и когда это закончится, либо когда начнется ремонт. Речь идет о создании системы, в которой будет собрана информация обо всех без исключения дорогах страны. Таким образом, любой водитель, отправляясь в дальнюю поездку, будет иметь полное представление о том, что может ожидать его на неведомом прежде пути и к чему надо быть готовым.

Гарантией достоверности информации должны стать штрафы, которые предполагается установить для тех владельцев дорог, которые вовремя не предоставят нужные сведения и не обновляют их. Граждане и сами смогут поделиться с системой своими впечатлениями от поездки по дороге, передать свои жалобы и предложения по улучшению дорожной инфраструктуры. Система будет открытой.

Называться все это будет системой контроля за формированием и использованием средств дорожных фондов, которая должна заменить собой единый государственный реестр автомобильных дорог.

Владельцы должны будут передавать в систему информацию о наименовании своих дорог, их протяженности. А также сведения о транспортной инфраструктуре, о местах концентрации ДТП. А еще о планировании дорожных работ, формировании программ расходования дорожных фондов, об учете и контроле фактического выполнения работ, и оценки их технического состояния.

В первую очередь эта система должна усилить контроль за расходованием средств дорожных фондов. Именно для этого она и задумывалась. Но вот станут ли в итоге дороги лучше? Свое мнение по этому поводу высказал наш автоэксперт Дмитрий Попов.

Дмитрий Попов: «Что касается технической реализации задачи, скорее всего, воедино соберут уже существующие в регионах информационные базы. Желание правительства, знать, как расходуются средства, похвально, но сомневаюсь, что это улучшит состояние дорог. Ведь и сейчас никто не мешает контролировать исполнение бюджетных обязательств. Вопрос – что происходит с этим контролем».

Все же предполагается, что этот ресурс будет полезен не только **Минтрансу**, **Ространснадзору** и прокуратуре, но и обычным автомобилистам. У них появится обратная связь с владельцами дорог. Они смогут отправлять им свои жалобы на состояние дороги, сообщать о проблемных участках пути. В свою очередь владельцы дорог будут обязаны на такие сигналы реагировать. Есть обращение – должен быть ответ. С точными сроками реализации предложений или устранения проблем. Либо мотивированный отказ. Здесь нужно отметить, что в регионах есть свои подобные системы. Продолжит Дмитрий Попов.

Дмитрий Попов: «Есть портал «БКД» – это национальный проект, куда водители могут скидывать информацию. Кроме того, есть проект Общероссийского народного фронта. В Петербурге – площадка «СПб Авто». Новая программа скорее направлена на то, чтобы следить, как расходуются деньги. Главная проблема сейчас – средства направлены, а ремонт или выполнен некачественно, или вообще не выполнен».

Сегодня более половины автомобильных дорог регионального, муниципального и местного назначения не отвечают нормативным требованиям. Жаловаться на некачественные дороги можно и сейчас. Есть проект Общероссийского народного фронта «Убитые дороги». Можно жаловаться на официальном портале **национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. И там, и там информация обрабатывается, пересылается владельцам дорог. И даже контролируется исполнение.

<https://www.avtoradio.ru/news/uid/187068>

РИА НОВОСТИ; 2021.03.02; «РОСТЕХ» РАЗРАБОТАЛ ЛАЗЕРНЫЙ СКАНЕР ДЛЯ ИЗМЕРЕНИЯ ГАБАРИТОВ ТРАНСПОРТА

«Ростех» разработал лазерный сканер для измерения габаритов автотранспорта, устройство будет работать в составе автоматизированной системы дорожного весогабаритного контроля и контролировать перевозки тяжеловесных и крупногабаритных грузов, говорится в релизе госкорпорации.

«Ростех» разработал уникальный сканер для измерения габаритов автотранспорта... Лазерный сканер, разработанный холдингом «Швабе» госкорпорации «Ростех», будет работать в составе автоматизированной системы дорожного весогабаритного контроля и контролировать перевозки тяжеловесных и крупногабаритных грузов. Первые испытания опытного образца устройства запланированы на вторую половину 2021 года», – говорится в сообщении.

«Ростех» отмечает, что лазерный сканер «Швабе» способен в круглосуточном режиме мониторить пространство в ИК-спектре и определять расстояние до обнаруженных объектов. На стационарных пунктах дорожной инфраструктуры устройство, в составе автоматизированной системы весового и габаритного контроля, будет определять

параметры грузового транспорта. Проект реализуется при субсидиарной поддержке Минпромторга России. Эксплуатация нового сканера «Ростеха» начнется в 2022 году.

«Лазерный сканер разработан в интересах **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. В настоящее время у этой разработки не существует аналогов в России. Первый российский сканер войдет в структуру интеллектуальной информационной транспортной системы, готовой к интеграции в системы Центра автоматизированной фиксации административных правонарушений. Прибор является более универсальным, и может применяться также в составе портовой и железнодорожной инфраструктуры, на социальных и культурных объектах и так далее», – приводятся в релизе слова исполнительного директора «Ростеха» Олега Евтушенко.

Сканер контролирует движение транспортных средств, определяет их местонахождение и габариты, обеспечивает безопасную погрузку и разгрузку в системе портового хозяйства, отслеживает появление посторонних. Также устройство может быть использовано на железнодорожных переездах без шлагбаума для безопасного движения транспорта. Кроме того, с помощью устройства можно выполнять геокартирование местности. Еще одна возможная область применения прибора – в системах безопасности музеев и художественных галерей для контроля пространства вокруг экспонатов.

Разработку прибора ведет московский научно-исследовательский институт «Полюс» им. М. Стельмаха, входящий в холдинг «Швабе». «Ростех» отмечает, что это один из ведущих в России научных центров, специализирующийся на уникальных инновационных разработках в области применения лазеров.

<https://ria.ru/20210302/skaner-1599583359.html>

ТАСС; 2021.03.02; БОЛЕЕ 2 МЛРД РУБЛЕЙ НЕОБХОДИМО НА СТРОИТЕЛЬСТВО ВОСТОЧНОГО ОБХОДА АСТРАХАНИ – ВЛАСТИ

Власти Астраханской области актуализировали проектно-сметную документацию по проекту строительства восточного обхода Астрахани, работа по которому была приостановлена в 2012 году. Стоимость работ оценивается в 2,22 млрд рублей, сообщил заместитель председателя правительства региона Михаил Богомолов на круглом столе «Проблемы реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в Совете Федерации во вторник.

«Предлагаем рассмотреть вопрос строительства восточного обхода, который в 2012 году остановился в своем строительстве. Сегодня мы откорректировали проектно-сметную документацию, и ориентировочный срок получения положительного заключения – 15 марта 2021 года. Стоимость работ, согласно своду сметного расчета, в текущем уровне цен третьего квартала 2020 года составляет 2,22 млрд рублей», – сказал Богомолов.

Он отметил, что для реализации проекта необходимо финансирование из федерального бюджета. «Просим вас рекомендовать **Минтрансу РФ** поддержать предложение Астраханской области и предусмотреть в 2021 году финансирование мероприятий по строительству восточного обхода города Астрахани», – добавил Богомолов, обращаясь к сенаторам.

Также зампреда правительства региона заявил о необходимости строительства северного обхода города с мостом через реку Волгу. По его словам, на подъезде к Астрахани интенсивность движения составляет 18 тыс. автомобилей в сутки, а до 2025 года ожидается рост до 36 тыс. автомобилей в сутки. Из-за отсутствия объездных маршрутов легковые, грузовые, в том числе крупногабаритные автомобили, вынуждены передвигаться по улицам города, что усложняет работу перевозчикам крупногабаритных грузов.

Часть федеральных автомобильных дорог на территории области в направлении Казахстана «образуют одно из ключевых звеньев российского участка международных транспортных коридоров север – юг и Е40 до границы с Китаем». Строительство моста

через Волгу обеспечит вывоз за границу областного центра транзитных автотранспортных потоков.

В августе ТАСС сообщал, что вице-премьер РФ Марат Хуснуллин на совещании с губернатором Астраханской области Игорем Бабушкиным дал поручение **Министерству транспорта РФ** совместно с правительством региона проработать варианты строительства обхода Астрахани.

REGNUM; 2021.03.02; БЕЛГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ ВЫДЕЛИЛИ БОЛЕЕ МИЛЛИАРДА РУБЛЕЙ НА ДОРОГИ

Свыше одного миллиарда рублей на ремонт автодорог получит Белгородская область из федерального бюджета. Средства направят в 12 муниципалитетов, сообщил 2 марта на своей странице в социальной сети врио губернатора Вячеслав Гладков. Распоряжение о выделении дополнительных 1,067 млрд рублей подписано по результатам встречи врио губернатора с зампреда правительства РФ Маратом Хуснуллиным.

Большую часть этих средств направят на ремонт 97 км дорог в Алексеевском, Грайворонском, Новооскольском, Старооскольском и Шебекинском городских округах, а также в Белгородском, Валуйском, Волоконовском, Красненском, Прохоровском, Ровеньском и Чернянском районах.

«Поддержка правительства РФ очень важна, она дает нам дополнительные инвестиции в дорожную инфраструктуру – это экономическое развитие региона, новые рабочие места и налоги», – подчеркнул Вячеслав Гладков.

Всего в Белгородской области в 2021 году по нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» планируют отремонтировать более 167 км автодорог.

<https://regnum.ru/news/3204323.html>

REGNUM; 2021.03.02; ВОЛОГОДЧИНА ПОЛУЧИЛА ПЯТЬ МЛРД РУБЛЕЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ

Вологодская область получила пять миллиардов рублей на строительство дорог. Как сообщили ИА REGNUM в пресс-службе регионального правительства, большая часть средств будет направлена на завершение строительства череповецкого моста.

Мост через Шексну наиболее ожидаемый череповчанами проект, с его появлением в городе сформируется транспортное кольцо, которое существенно изменит логистику общественного транспорта и снизит нагрузку на ряд центральных городских улиц.

Предполагается, что с учетом выделенного транша, к декабрю готовность моста вместе с подходами может превысить 80%. Сдать объект необходимо в августе 2022 года.

Еще более 920 миллионов рублей выделено области на приведение в нормативное состояние автодорог и улично-дорожной сети городских агломераций в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

«О поддержке строительства моста **Министерством транспорта** нам стало известно еще в начале февраля, сегодня о продолжении работ можно говорить с полной уверенностью – финансовое обеспечение подтверждено [...] мы будем и дальше качественно работать над решением одной из приоритетных государственных задач – развитием дорожной инфраструктуры, и сохраним набранные темпы, – заявил губернатор Олег Кувшинников.

Как сообщало ИА REGNUM, правительство РФ выделило 100 млрд руб. на развитие дорожной сети в 69 регионах России.

<https://regnum.ru/news/3204758.html>

ТАСС; 2021.03.02; НИЖЕГОРОДСКАЯ ОБЛАСТЬ ПОЛУЧИЛА 750 МЛН РУБЛЕЙ НА ДОСТРОЙКУ ДОРОЖНОЙ РАЗВЯЗКИ

Нижегородская область получила 750 млн рублей из федерального бюджета на достройку крупнейшего транспортного проекта в регионе – развязки в Ольгине. Объект рассчитывают сдать в эксплуатацию к празднованию 800-летия Нижнего Новгорода, сообщает в понедельник **пресс-служба** правительства региона.

«Нижегородская область получила 750 млн рублей из федерального бюджета на достройку развязки в Ольгине. Стоит задача завершить строительство к основной дате празднования», – говорится в распространенном сообщении.

Ранее ТАСС сообщал, что строительство транспортной развязки в районе деревни Ольгино Нижегородской области, которая является крупнейшим в регионе проектом в сфере дорожного строительства, завершат к празднованию 800-летия Нижнего Новгорода в 2021 году. Развязка в районе деревни Ольгино – это «самый крупный проект в сфере строительства дорожной инфраструктуры в Нижегородской области», он реализуется в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Протяженность двухуровневой шестиполосной развязки составит почти 1,5 км.

Новая развязка позволит решить проблему пробок на выезде из Нижнего Новгорода по проспекту Гагарина и разделит транспортные потоки в сторону Арзамаса и Богородска. По имеющейся сейчас дороге в сутки проходит до 4 300 машин. Пропускная способность участка уже исчерпана: на подходах возникают систематические заторы.

<https://tass.ru/ekonomika/10809435>

REGNUM; 2021.03.02; МОРДОВИЯ ПОЛУЧИТ БОЛЬШЕ МИЛЛИАРДА РУБЛЕЙ НА ДОРОЖНЫЙ НАЦПРОЕКТ

В рамках реализации национального **проекта «Безопасные и качественные автодороги»** Мордовия получит из федерального бюджета 939,4 млн рублей. Об этом сообщает региональный оперативный штаб.

Средства направят на финансирование обеспечения дорожной деятельности в республике. Кроме того, более 93 млн рублей будет направлено на приведение в нормативное состояние автомобильных дорог регионального и (или) межмуниципального значения и улично-дорожной сети городских агломераций.

Таким образом, общий объем средств, выделенных республике по распоряжению, которое подписал премьер-министр Михаил Мишустин, составит 1,032 млрд рублей.

Как сообщало ИА REGNUM, в течение трех лет регион планировал получить 2,28 млрд рублей на развитие дорожной сети республики.

Так, в 2021 году в рамках национального **проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** Мордовия планировала получить 600 млн рублей. В 2022 году в республику поступит на дорожный ремонт 1,2 млрд рублей, в 2023 году – 400 млн рублей. Кроме того, в рамках госпрограммы «Развитие транспортной системы» в 2023 году Мордовия получит 80 млн рублей.

<https://regnum.ru/news/3204327.html>

ТАСС; 2021.03.02; СТРОИТЕЛЬСТВО МОСТА МЕЖДУ КУБАНЬЮ И АДЫГЕЕЙ УСКОРЯТ В 2,5 РАЗА ЗА СЧЕТ ФЕДЕРАЛЬНЫХ СРЕДСТВ

Строители в Краснодарском крае в 2,5 раза ускорят в 2021 году темпы возведения нового моста, соединяющего Краснодар с Республикой Адыгея, благодаря выделению 2 млрд рублей федеральной поддержки. Об этом сообщил ТАСС губернатор Краснодарского края Вениамин Кондратьев в понедельник.

На прошлой неделе **вице-премьер Марат Хуснуллин** сообщил, что российские регионы в 2021 году получают дополнительные 100 млрд рублей на ремонт и строительство автодорог. Среди одобренных для финансирования проектов – строительство нового моста в Краснодарском крае через реку Кубань, соединяющего Краснодар и территорию Республики Адыгея. Работы по нему ведутся в рамках **нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** на условиях софинансирования из регионального бюджета.

«Это весомая поддержка, которую ждал регион. Теперь сможем провести ряд работ раньше запланированных сроков, и уже в конце 2021 года техническая готовность нового Яблоновского моста будет составлять 50%. Новый мост сегодня крайне необходим жителям не только Кубани и Адыгеи. Это один из транспортных подходов к Черному морю, и в летний сезон он серьезно загружен авто туристами со всей страны», – сказал глава региона.

В **пресс-службе** администрации края ТАСС уточнили, что готовность моста составляет 16%, по ранее запланированному графику в конце 2021 года этот показатель должен был составить 20%, но благодаря федеральному финансированию в размере 2 млрд рублей работы удастся ускорить в 2,5 раза.

По данным **пресс-службы**, строительство нового Яблоновского моста ведется в три очереди, первая уже завершена: рабочие возвели пять опор для будущего моста из семи планируемых, завершили верхнюю часть свайного фундамента, перестроили почти 490 метров газопровода. Рабочие приступили к монтажу металлоконструкций пролетного строения. Завершить объект ранее планировалось в 2024 году, срок пока не скорректирован.

В **пресс-службе** добавили, что также Краснодарский край получил дополнительно более 1 млрд рублей на ремонт и реконструкцию улично-дорожной сети в рамках **нацпроекта** в трех городских агломерациях.

О состоянии старого моста

Ранее сообщалось, что новый Яблоновский мост планируется построить вблизи от действующего – он станет продолжением улицы Захарова в Краснодаре. Длина сооружения составит 400 м, мост будет иметь по две полосы в каждом из направлений, тротуар и велосипедную дорожку.

Существующий Яблоновский мост соединяет территорию Тахтамукайского района Адыгеи и Краснодара. В связи с активным жилым строительством в районе административной границы между Краснодарским краем и Адыгеей увеличилась транспортная нагрузка на данный участок, мост является одной из магистралей, через которую осуществляется выезд из Краснодара на трассу, ведущую к Черному морю. В июле 2019 года власти Краснодара ограничили движение грузового транспорта по мосту из-за ухудшения его технического состояния.

<https://tass.ru/ekonomika/10808539>

ТАСС; 2021.03.02; ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ 5,5 МЛРД РУБ. ВЫДЕЛИЛИ НА СТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГИ НАРЬЯН-МАР – УСИНСК

Еще 5,5 млрд рублей дополнительно из федерального бюджета выделено на строительство дороги Нарьян-Мар – Усинск на 2021-22 году, написал в своем официальном Telegram-канале губернатор Ненецкого автономного округа Юрий Бездудный.

«Темпы строительства дороги Нарьян-Мар – Усинск ускорим. На главную дорожную стройку округа нам дополнительно выделят 5,5 млрд рублей. На прошлой неделе в Москве встретился с руководством **Минтранса РФ**. Проинформировал о ходе работ и попросил о дополнительной поддержке», – написал Бездудный.

В этом году поступит 3 млрд рублей, еще 2,5 млрд рублей в 2022 году. «Правительство понимает исключительную важность для региона дороги Нарьян-Мар – Усинск. Это

значит, что подрядчик сможет не снижать темпы и долгожданная трасса будет достроена», – добавил глава НАО.

Дорогу Нарьян-Мар – Усинск протяженностью 217 км строят с 1985 года. С 2019 года объект включен в региональный проект «Региональная и местная дорожная сеть» национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Для завершения строительства необходимо около 12 млрд рублей. Стройка разбита на участки. Протяженность недостроенных отрезков около 40 км. В случае выделения своевременного финансирования из средств федерального бюджета завершить работы планируется в 2024 году.

НАО не имеет постоянного наземного транспортного сообщения с большой землей. Грузы в округ завозят во время летней навигации по реке Печоре и морю и частично по зимнику.

<https://tass.ru/ekonomika/10816161>

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.03.02; ПЕРВУЮ В 2021 ГОДУ УЛИЦУ В ПРИМОРЬЕ НАЧАЛИ РЕМОНТИРОВАТЬ ПО НАЦПРОЕКТУ

Подрядчик начал дорожные работы на первом в 2021 году объекте в Приморье, который предстоит отремонтировать в рамках нацпроекта **«Безопасные и качественные автодороги»**. Подготовительный этап начался на улице Первой в Артемовском городском округе, сообщила во вторник пресс-служба краевого правительства.

«В этом году на улице Первой запланированы ремонт земляного полотна и системы водоотвода, асфальтирование. Будут выполнены работы по снятию устаревшего асфальтобетонного покрытия, где требуется, усилят основание дороги, укрепят обочины», – сообщила пресс-служба. Всего в Артеме кроме Первой отремонтируют улицы Ульяновскую, Анисимова, Щорса, Херсонскую.

Ранее пресс-служба краевого правительства сообщила, что общая протяженность участков дорог, которые будут отремонтированы по национальному **проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в 2021 году в Приморье, составит 98,1 км – на 13 км больше, чем в 2020-м. Дороги будут ремонтировать во Владивостоке, Артеме, Надеждинском и Шкотовском районах. Торги по этому нацпроекту обычно проходят одними из первых, чтобы подрядчики с наступлением тепла смогли приступить к ремонту и завершить его к осени.

Нацпроект реализуется в Приморье четвертый год. За это время капитально отремонтировано почти 400 км дорог. Цели нацпроекта – снижение смертности в результате дорожных аварий, а также сокращение мест их концентрации, увеличение доли автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным требованиям, не менее чем на 50%.

<https://национальныепроекты.пф/news/pervuyu-v-2021-godu-ulitsu-v-primore-nachali-remontirovat-po-natsproektu>

РИА НОВОСТИ; 2021.03.02; ЯКУТИЯ ПОЛУЧИТ БОЛЕЕ ПОЛУМИЛЛИАРДА РУБЛЕЙ НА СТРОИТЕЛЬСТВО МАЛЫХ МОСТОВ

Якутия получит более полумиллиарда рублей из федерального бюджета на строительство малых мостов, сообщает **пресс-служба** администрации главы и правительства республики.

Как отметили в региональном правительстве, в национальный проект **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в 2021 году вошли более 4,7 тысяч объектов. Сейчас в российских регионах завершается этап контрактации.

«Из федерального бюджета будет дополнительно выделено 100 миллионов рублей на улучшение транспортной инфраструктуры в регионах. Якутия получит 576,3 миллионов рублей. Эти средства будут использованы для реконструкции мостов через реку Аллах-

Юнь на автодороге «Амга» в Усть-Майском районе и через реку Нюя на автодороге «Виллой» в Ленском районе», – рассказали в **пресс-службе**.

В региональном кабмине пояснили, в прошлом году республика направила заявку на финансирование реконструкции мостовых переходов через реку Аллах-Юнь в Усть-Майском районе, через реку Менкюле в Томпонском районе и реку Нюя в Ленском районе. «Общая стоимость трех объектов составляет 3,3 миллиарда рублей, со сроками ввода в 2022-2023 годах», – добавили в **пресс-службе**.

<https://ria.ru/20210302/yakutiya-1599541942.html>

ВМЕСТЕ-РФ, 02.03.2021 19:05; «КРУГЛЫЙ СТОЛ» КОМИТЕТА СФ ПО ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКЕ О РЕАЛИЗАЦИИ НАЦПРОЕКТА «БЕЗОПАСНЫЕ И КАЧЕСТВЕННЫЕ АВТОДОРОГИ». ЗАПИСЬ ТРАНСЛЯЦИИ 2 МАРТА 2021 ГОДА

Участники заседания обсудили промежуточные итоги и проблемы реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», а также вопросы корректировки паспорта нацпроекта. В обсуждении приняли участие представители профильных министерств, Федерального дорожного агентства, Счетной палаты РФ, органов государственной власти субъектов РФ, госкомпаний «Российские автомобильные дороги» и экспертного сообщества.

<https://vmeste-rf.tv/broadcast/kruglyy-stol-komiteta-sf-po-ekonomicheskoy-politike-o-realizatsii-natsproekta-bezopasnye-i-kachestve/>

ПРАЙМ; 2021.03.02; ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ДАЛО ПОРУЧЕНИЯ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ДОРОГ И МОБИЛЬНОЙ СВЯЗИ В КАРЕЛИИ

Правительство РФ дало поручения для улучшения качества автомобильных дорог в Карелии, а также для развития мобильной связи в регионе, говорится в сообщении пресс-службы вице-преьера РФ Виктории Абрамченко.

Она и вице-премьеры Марат Хуснуллин и Дмитрий Чернышенко провели совещание с предпринимателями Карелии и главой региона Артуром Парфенчиковым по вопросам развития туризма.

«Для создания качественной транспортной инфраструктуры Росавтодору поручено обеспечить приведение в нормативное состояние автомобильных дорог общего пользования федерального значения А-137 автомобильная дорога Р-21 «Кола» – Тикша – Ледозеро – Костомукша – граница с Финляндской Республикой и Р-21 «Кола» Санкт-Петербург – Петрозаводск – Мурманск – Печенга – граница с Королевством Норвегия, подъезды к городам Беломорск и Кемь», – указано в сообщении.

В свою очередь правительство Карелии с участием операторов мобильной связи должно будет проработать и внести в кабинет министров РФ предложения по строительству новых базовых станций подвижной радиотелефонной связи для обеспечения сотовой связью туристических объектов и маршрутов в регионе.

Кроме того, **Минтрансу РФ** поручено проработать вопрос получения лицензии и организации работы маломерных судов для развития в Карелии водного туризма.

ТАСС; 2021.03.02; ЭКС-ЗАМЕСТИТЕЛЯ МОСКОВСКОГО ПРОКУРОРА НА ТРАНСПОРТЕ ДМИТРИЯ ЛИСТОПАДА ОБЪЯВИЛИ В РОЗЫСК

Следственный комитет России объявил в международный розыск бывшего заместителя Московского прокурора по надзору за исполнением законов на воздушном и водном транспорте (структурное подразделение транспортной прокуратуры) Дмитрия Листопада, обвиняемого в получении взятки в особо крупном размере и злоупотреблении

должностными полномочиями. Как сообщили ТАСС в **пресс-службе** Басманного суда, в отношении Листопада заочно избрана мера пресечения в виде заключения под стражу.

«Басманный суд удовлетворил ходатайство следователя об избрании меры пресечения в виде заключения под стражу в отношении Дмитрия Листопада, объявленного в международный розыск и обвиняемого в совершении преступлений, предусмотренных ч. 6 ст. 290 (получение взятки в особо крупном размере) и ч. 3 ст. 285 (злоупотребление должностными полномочиями, повлекшее тяжкие последствия) УК РФ», – сообщили в суде.

На сайте Генеральной прокуратуры есть сведения, что Дмитрий Листопад занимал должность заместителя Московского прокурора на воздушном и водном транспорте. В частности, в 2015 году он провел личный прием граждан в аэропорту Шереметьево. В феврале 2019 года Листопад и его непосредственный начальник Денис Кочетыгов были награждены почетной грамотой МЧС за высокий профессионализм и ответственность, проявленные при ликвидации последствий чрезвычайной ситуации, связанной с авиакатастрофой самолета Ан-148 в Московской области в феврале 2018 года.

Как сообщила ТАСС представитель Московской межрегиональной транспортной прокуратуры Екатерина Короткова, Дмитрий Листопад занимал должность заместителя Московского прокурора по надзору за исполнением законов на воздушном и водном транспорте в период с 2013 по 2019 годы. «Он был уволен из органов прокуратуры в октябре 2019 году по собственному желанию», – сказала Короткова.

<https://tass.ru/proisshestviya/10812127>

ТАСС; 2021.03.02; ДОРОГУ ОТ БАРНАУЛА ДО ГРАНИЦЫ С КАЗАХСТАНОМ ОТРЕМОНТИРУЮТ В 2021 ГОДУ

Аварийные участки на автодороге, связывающей Барнаул и Казахстан, отремонтируют до конца 2021 года, заявил губернатор Алтайского края Виктор Томенко в ходе рабочей встречи с **премьер-министром РФ Михаилом Мишустиним** во вторник.

«Одним из важных результатов программы индивидуального социально-экономического развития региона стала передача на федеральный уровень дороги в направлении на Казахстан. В результате программы индивидуального развития все механизмы ускорились, и автодорога была переведена в федеральную собственность. Аварийные участки и участки, которые требуют реконструкции, модернизации, сегодня в плане ремонтных работ. **Росавтодором** уже запланирован 1,2 млрд рублей на вложения в эту дорогу», – цитирует пресс-центр правительства региона Томенко.

Губернатор отметил, что средства будут направлены на содержание и капремонт важнейшей транспортной магистрали.

По словам главы региона, в рамках индивидуальной программы социально-экономического развития Алтайский край разработал девять мероприятий на общую сумму 5 млрд

«Примерно 70% всех средств, которые запланировали, предусмотрели именно на экономику, в первую очередь, на укрепление развития институтов поддержки, а также прямое субсидирование затрат предприятий на приобретение оборудования. Примерно одна треть будет направлена на решение социальных проблем. К 2024 году запланировано реализовать в крае порядка 90 инвестиционных проектов, создать более 2,5 тыс. новых рабочих мест, улучшить жилищные условия более 3 тыс. семей, создать 550 дополнительных мест в общеобразовательных организациях», – сказал глава региона.

В июле 2020 года власти Алтайского края передали важную для местного и транзитного транспорта межгосударственную дорогу от Барнаула до границы с Республикой Казахстан в федеральную собственность. Протяженность этой трассы около 400 км. Дорога должна была стать федеральной в 2027 году, но по инициативе Томенко во взаимодействии с

Росавтодором и Минтрансом РФ удалось перенести срок передачи на семь лет раньше. Это было сделано в рамках индивидуальной программы ускоренного развития, которые были сформированы правительством страны для 10 регионов. Край в рамках этой программы уже получил 1 млрд рублей на обеспечение льготного доступа субъектов малого и среднего предпринимательства к производственным площадям.

<https://tass.ru/ekonomika/10817613>

ТАСС; 2021.03.02; ВЛАСТИ ДАГЕСТАНА ПРЕДСТАВИЛИ В СОВФЕДЕ ПРОЕКТ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГИ В ОБХОД МАХАЧКАЛЫ

Власти Дагестана попросили на заседании комитета Совета Федерации по экономической политике поддержать проект строительства участка федеральной трассы в обход Махачкалы протяженностью 14 км, во вторник врио **министра транспорта** и дорожного хозяйства региона Ширухан Гаджимурадов представил проект на заседании комитета в рамках Дней Республики Дагестан, которые проходят в Совете Федерации с 1 по 3 марта.

«В составе транзитного транспорта, следующего через Махачкалу, большое число грузовых автомобилей, в том числе осуществляющих международные перевозки по транспортному коридору «Север – Юг». Это обстоятельство наряду с большой экологической нагрузкой негативно влияет на транспортную городскую уличную дорожную сеть. В качестве перемишки между двумя федеральными дорогами «Каспий» и «Кавказ» предлагается строительство нового участка четырехполосной дороги протяженностью 14 км технической категории 1Б», – сказал Гаджимурадов.

По его словам, среднесуточная интенсивность движения по новому участку дороги составит около 27 тыс. автомобилей в сутки. Ориентировочная стоимость строительства обхода Махачкалы составляет около 13 млрд рублей. «На данном этапе мы просим начать в 2022 году проектирование Северного обхода города Махачкалы с тем, чтобы к завершению работ на обходах Дербента и Хасавюрта производственные мощности, вовлеченные в эти проекты, могли быть рационально переключены на новый аналогичный проект», – отметил врио министра.

Как отметил на заседании комитета врио главы Дагестана Сергей Меликов, реализация проекта будет иметь большое значение для развития международных перевозок, а также поможет снизить аварийность.

Участок дороги «Кавказ» до границы с Азербайджаном – это главная транспортная артерия Дагестана, которая является самой аварийной в регионе. «Важность этой дороги будет только возрастать, но ее пропускная способность растет крайне медленно. Просим поддержать наш проект по Махачкале, потому что эта стартовая позиция в создании объездных трасс вокруг наших городов», – сказал Меликов.

<https://tass.ru/ekonomika/10815711>

ТАСС; 2021.03.02; КАБМИН ВЫДЕЛИЛ 10,5 МЛРД РУБЛЕЙ НА РЕМОНТ ДОРОГ В КРЫМУ

Правительство России выделило 10,5 млрд рублей ремонт более 330 км дорог в Крыму, соответствующее распоряжение опубликовано на официальном интернет-портале правовой информации.

«Выделить **Росавтодору** в 2021 году из резервного фонда правительства Российской Федерации бюджетные ассигнования в размере 10 553,3 млн рублей для предоставления бюджету Республики Крым для выполнения работ по капитальному ремонту и ремонту автомобильных дорог общего пользования регионального и (или) межмуниципального, местного значения, включая улично-дорожную сеть муниципальных образований Республики Крым, имея в виду, что в результате таких работ будет приведено в соответствие с нормативными требованиями к транспортно-эксплуатационным показателям не менее 331 км указанных дорог», – говорится в тексте документа.

Уточняется, что в течение месяца после публикации распоряжения **Росавтодором** должно быть заключено соглашение с Советом министров Крыма о предоставлении межбюджетного трансферта. Доклад о контроле за целевым и эффективным расходованием ассигнований должен быть представлен в правительство РФ до 1 февраля 2022 года.

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин на оперативном совещании со своими заместителями ранее заявил, что по поручению президента РФ Владимира Путина продолжится модернизация автодорожной инфраструктуры Крыма. Созданы такие ключевые объекты, как трасса «Таврида» и Крымский мост.

<https://tass.ru/ekonomika/10816955>

РИА ДАГЕСТАН; 2021.03.02; ВЛАСТИ ДАГЕСТАНА ПОДНЯЛИ В СОВЕТЕ ФЕДЕРАЦИИ ВОПРОС ФИНАНСОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ВАЖНЫХ ДЛЯ РЕГИОНА ОБЪЕКТОВ

Врио Главы Дагестана Сергей Меликов сегодня, 2 марта, принял участие в расширенном заседании Комитета Совета Федерации РФ по экономической политике. Во главу угла был поставлен вопрос финансового обеспечения строительства некоторых социально значимых объектов в республике.

Подытоживая выступления руководителей органов исполнительной власти Дагестана по этой теме, Сергей Меликов прокомментировал некоторые аспекты.

«Мы сегодня выделяем 14 объектов из «недостроя», они для нас самые больные. Десятки объектов незавершенного строительства связаны в некоторой степени с разработкой проектно-сметной документации, то есть ПСД на объект есть, но строительство не начиналось. И по результатам работы Счетной палаты такие объекты, которых нет, а есть только ПСД, тоже включены в перечень недостроенных. Есть объекты, которые мы реально строим по различного рода программам, но на сегодняшний день по разным причинам выбились из сроков, в том числе из-за пандемии. 15 марта мы должны «сверить часы» со Счетной палатой РФ по этим объектам, поэтому мы пока по этой динамике к официальной статистике не прибегаем. Речь идет в большей степени о тех объектах, которые финансировались в рамках федеральных целевых программ, которые прекратили существование. Мы не можем их финансировать из регионального бюджета, поэтому рассчитываем на то, что раз эти объекты начинали строить за счет средств федерального бюджета, то и достроены они будут за счет средств федерального бюджета», – обосновал позицию глава региона.

В продолжение темы руководитель субъекта добавил: «Мы взяли 14 объектов, которые уже практически на 50% либо профинансированы, либо по ним уже выполнены работы, и отказываться от которых нецелесообразно, потому что они являются объектами жизнеобеспечения. В частности, объекты водоотведения, водоснабжения, канализации очень важны для Дагестана, потому что именно в районах развития этих объектов у нас в последнее время происходят, к сожалению, отравления жителей некачественной водой».

Возвращаясь к теме строительства дорог, глава региона отметил, что в Дагестане три дорожные развязки, которые требуют реализации. «95% перевозок проходит по сухопутной западной ветке МТК «Север – Юг», преимущественно автомобильным транспортом. За 2018 год практически 80% перевозок приходилось на торговлю с Азербайджаном. Это как раз через федеральную трассу «Ростов – Баку». Участок федеральной дороги Р-217 «Кавказ» до границы с Азербайджаном – это главная транспортная артерия Дагестана. Она же сегодня самая аварийная. Кроме того, важность этой дороги будет лишь возрастать со временем, но ее пропускная способность растет крайне медленно. При этом участок автодороги в северной части Азербайджана, который примыкает к нашей трассе, полностью реконструирован. Там трехполоска в обе стороны,

которая имеет гораздо большую пропускную способность. Вместе с тем товарооборот с Азербайджаном только возрастает. Таким образом, создается «бутылочное горлышко», в результате чего грузы, а это, прежде всего, продукция сельского хозяйства и продовольственного назначения, из-за простоя, особенно в летнее время, приходят в негодность», – отметил Сергей Меликов.

Говоря о необходимости строительства дороги в обход крупных дагестанских городов, руководитель республики сказал: «У нас дорога проходит через Хасавюрт, потом упирается в загруженную внутригородскими транспортными потоками Махачкалу и Дербент, центральная часть которого будет обозначена как исторический центр, через который автомобили нежелательно пропускать. Мы сегодня просим вас поддержать наш проект по Махачкале, потому что это – стартовая позиция в создании объездных трасс вокруг наших городов. Если сегодня этот проект будет поддержан, это даст нам возможность в дальнейшем снимать транспортную проблему в том числе и по другим участкам федеральной трассы».

По словам замруководителя Федерального дорожного агентства Игоря Костюченко, развитию сети автомобильных дорог на территории Дагестана уделяется серьезное внимание: «На этот год мы заложили 1,8 млрд рублей на обустройство федеральной автомобильной дороги «Кавказ». В части развития региональных дорог и улично-дорожной сети мы в прошлом году очень хорошо отработали. В этом году по программе БКАД поддержка запланирована в размере 1,7 млрд рублей».

Учитывая, что на ближайшие два года финансирование строительства обходной дороги вокруг Дербента и Махачкалы не предусмотрено ввиду высокой оценочной стоимости работ Костюченко предложил рассмотреть вопрос привлечения частных инвестиций.

Как отметил председатель Комитета Совета Федерации по экономической политике Андрей Кутепов, у Дагестана есть потенциал в этой части, надо формировать предложения. Со своей стороны комитет также подключится к работе в данном направлении.

Поддержал необходимость реализации проектов по развитию обозначенных маршрутов и зампредседателя Совета Федерации ФС России Ильяс Умаханов, отметив, что реализация проектов строительства обходных дорог в том числе будет работать на общефедеральные интересы.

Продолжая тему, Андрей Кутепов подчеркнул, что вопрос по развитию транспортной инфраструктуры будет поднят и в части расширения железнодорожной сети. «Мы посмотрим всю транспортную составляющую по Дагестану. Если сможем решить эти вопросы, это даст серьезный импульс к развитию всего Северного Кавказа», – высказал мнение председатель Комитета СФ по экономической политике, предложив коллегам поддержать проект постановления СФ.

По итогам обсуждения Комитет СФ подготовил предложения для включения в проект постановления палаты «О государственной поддержке социально-экономического развития Республики Дагестан». В частности, Правительству РФ рекомендовано рассмотреть возможность при формировании проекта федерального бюджета на 2022 год и на плановый период 2023 и 2024 годов выделить бюджетные ассигнования из федерального бюджета в соответствии с заявкой Республики Дагестан. Речь идет об обновлении ряда объектов инфраструктуры, медицинских учреждений.

В рамках государственной программы РФ «Развитие транспортной системы» Правительству РФ предлагается рассмотреть возможность выделения средств на разработку проектной документации и строительство автомобильной дороги «Северный обход г. Махачкалы».

Сенаторы рекомендовали Правительству РФ проработать вопрос о включении проекта «Реконструкция аэропорта Махачкала (Уйташ)» в **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года**.

Органам государственной власти Дагестана предложено представить в уполномоченные федеральные органы исполнительной власти предложения, заявки и финансово-экономические обоснования, необходимые для реализации этих рекомендаций.

https://riadagestan.ru/news/president/vlasti_dagestana_podnyali_v_sovete_federatsii_vopros_finansovogo_obespecheniya_stroitelstva_vazhnykh_dlya_regiona_obektov/

ГТРК ПЕРМЬ, 02.03.2021 11:10; ТЕХОСМОТР ОТЛОЖЕН: СИСТЕМА ЕАИСТО НЕ РАБОТАЕТ

Законодательное новшество, которое должно было вступить в силу 1 марта, обернулось в итоге совершенно неожиданным поворотом. Огромная армия российских автомобилистов мужественно готовилась к ужесточению правил прохождения техосмотра. Но его не просто отсрочили, но и продлили всем действующие диагностические карты на полгода. Точнее – до 1 октября.

В кадре должны быть госномер, сама машина, время заезда и координаты. Также обязательна регистрация в единой автоматизированной информационной системе – иначе ЕАИСТО. Казалось, Дмитрий предусмотрел все. Кроме того, что сама база в первый же день работы отказалась функционировать.

«Не работает сайт, не можем создать диагностическую карту, не можем сформировать документы необходимые».

Новая процедура прохождения техосмотра в России должна была заработать с 1 марта. Ее отложили, вместе с тем продлив срок действия диагностических карт, которые истекают с 1 февраля по 30 сентября 2021 года, также – до 1 октября. Но желающие пройти ТО могут – по крайней мере, в теории.

Водители, которые пытались сегодня проявить сознательность, вынуждены были развернуться, поскольку система ЕАИСТО попросту не работает. А бумажные документы законом уже не предусмотрены.

По мнению экспертов, такие сложности плюс полное право отложить проведение ТО могут стать причиной простоя пунктов техосмотра. Это кажется логичным, но на практике выходит иначе.

Дмитрий Белоусов, руководитель отдела развития сети пунктов технического осмотра: «Мы с этим уже столкнулись полгода назад, отменяли ТО транспорта. Клиенты на самом деле как будто испугались этого закона и стали чаще приезжать – увеличился приток в два раза».

Пока вопросов больше у самих предпринимателей – как работать дальше. С самого утра в Министерство транспорта звонят из разных уголков края.

Ольга Громова, консультант отдела автомобильного транспорта управления транспортного обслуживания Министерства транспорта Пермского края: «У каких-то операторов сегодня получилось это сделать, у кого-то нет. Это подтверждает правильность решения Правительства РФ об отсрочке, и переходный период позволит наладить систему».

Неоднозначным остается и вопрос с техосмотром автобусов и такси – судя по тексту постановления, они также могут отложить техосмотр.

Владимир Яцук, начальник отделения пропаганды безопасности дорожного движения отдела ГИБДД УМВД России по г. Перми: «Это касается всех транспортных средств, независимо от права и субъекта пользования. При том, что продлен у нас срок, когда можно пройти ТО, сотрудники ГИБДД рекомендуют своевременно проходить ТО, тем более, если вы занимаетесь перевозкой пассажиров, грузов».

О подобных изменениях в процедуре техосмотра заявляли еще в 2018 году – тогда процесс намеревались фиксировать с помощью камер, установленных в пунктах

техосмотра. Инициатива успешной не стала – возможно, поэтому предприниматели и сейчас скептически относятся к происходящему.

<https://vesti-perm.ru/pages/c038815550b444f5b6b3db2c7ff17733>

ТАСС; 2021.03.02; КУЗНЕЦОВА: ИНФОРМАЦИЮ О ЗАПРЕТЕ ВЫСАЖИВАТЬ ДЕТЕЙ-БЕЗБИЛЕТНИКОВ НАДО РАЗЪЯСНЯТЬ НА МЕСТАХ

Информацию о законе, запрещающем высаживать из общественного транспорта детей-безбилетников моложе 16 лет, нужно тщательным образом довести до сведения на местах. Об этом заявила уполномоченный при президенте РФ по правам ребенка Анна Кузнецова, комментируя случай в пригороде Кирова, где 12-летнюю девочку высадили из автобуса из-за нехватки денег на проезд.

«Хочу напомнить, что с 7 марта вступит в силу подписанный президентом России закон, который запрещает высаживать из общественного транспорта пассажиров младше 16 лет, не оплативших проезд. В связи с проблемой высадки детей мы с 2016 года неоднократно поднимали вопрос необходимости внесения изменений в законодательство для исключения подобных ситуаций», – приводит слова омбудсмена ее пресс-служба.

«Теперь нужно тщательным образом довести до сведения всех действие этого закона, внести изменения в региональные нормативные акты и должностные инструкции», – подчеркнула уполномоченный.

Также Кузнецова выразила надежду, что случай с девочкой в Кировской области станет «последним инцидентом». «Информация о случившемся в Кировской области уточняется, проводит проверку прокуратура», – отметила она.

По данным СМИ, вечером 25 февраля кондуктор рейсового автобуса высадила из автобуса девочку, которая не смогла оплатить проезд. Согласно размещенной в соцсетях информации об инциденте, девочка возвращалась вечером с занятий и не смогла оплатить проезд – не хватило одного рубля. Также у ребенка разрядился телефон. При этом всю прошлую неделю в Кировской области в вечернее время температура воздуха опускалась до минус 25 градусов.

Надзорное ведомство оценит соблюдение работниками автотранспортного предприятия требований закона об организации пассажирских перевозок и об охране жизни и здоровья несовершеннолетних.

<https://tass.ru/obschestvo/10808559>

ГТРК КУЗБАСС # ВЕСТИ, 02.03.2021 15:14; В РОССИИ ЗАПРЕТИЛИ ВЫСАЖИВАТЬ ДЕТЕЙ ИЗ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

Изменения в работе общественного транспорта введены в стране с 1-го марта. Касается это правил перевозки детей. Теперь пассажиров, не достигших 16-ти лет, не имеют права высаживать, если они не заплатили. Такие случаи уже были в Кузбассе. Мы связались с членом общественного Совета при Минтрансе России Ильей Зотовым, и вот как он прокомментировал новый закон. Илья Зотов правозащитник: «В дополнение к федеральному закону должны быть приняты еще и региональные нормы, определяющие перечень документов, которые может требовать водитель либо кондуктор с ребенка, а также будет определен порядок передачи ребенка родителям и административный штраф, который должны будут заплатить родители. В дополнение к этому будет установлена ответственность за высадку детей».

<https://vesti42.ru/news/v-rossii-zapretili-vysazhivat-detej-iz-obshhestvennogo-transporta/>

ИЗВЕСТИЯ; 2021.03.02; ПРОЕКТ ПО СОЗДАНИЮ ГОРОДСКОЙ МОБИЛЬНОСТИ РЕАЛИЗУЮТ В АСТРАХАНИ

Астрахань вошла в число 11 российских городов, на территории которых в экспериментальном режиме будет реализован пилотный проект федеральной программы по разработке новой городской мобильности «Моя дорога».

Проект предполагает изменение подходов к формированию транспортной системы, в том числе с вовлечением местных жителей, а также снижение количества дорожно-транспортных происшествий и смертности на дорогах. Его реализует Агентство стратегических инициатив совместно с «РосдорНИИ» при поддержке **Министерства транспорта РФ**, передает «Астрахань 24».

В Астрахани определены две улицы, которые соответствуют проектным критериям, – это улицы Кирова и Софьи Перовской. Сейчас вопрос об их включении в программу находится на рассмотрении в Центре городских компетенций.

<https://iz.ru/1131758/2021-03-02/proekt-po-sozdaniuu-gorodskoi-mobilnosti-realizuiut-v-astrakhani>

РБК; 2021.03.02; ДЕПУТАТЫ ЗСК ПРЕДЛОЖИЛИ СОДЕРЖАТЬ ТРАССЫ ЗА СЧЕТ СБОРОВ С БОЛЬШЕГРУЗОВ

Депутаты заксобрания Краснодарского края рекомендовали **минтранс** Кубани содержать региональные и межмуниципальные трассы за счет платы, взимаемой с большегрузов за причиняемый ими ущерб дорогам. Об этом сообщает **пресс-служба ЗСК**.

Муниципальные дороги на Кубани находятся в плачевном состоянии в отличие от региональных трасс, которые благодаря реализации программ приближаются к нормативному состоянию, комментирует председатель комитета ЗСК по вопросам ТЭК, транспорта и дорожного хозяйства Владимир Чепель.

Он сообщил, что недостаточное количество обходных дорог и отсутствие специальных маршрутов движения приводят к пропуску грузовиков по территориям жилой застройки. Еще одной проблемой для районов является отсутствие мостов. А те, которые есть, зачастую не справляются с транспортной нагрузкой.

«На последней сессии губернатор Кубани Вениамин Иванович Кондратьев поддержал нашу инициативу в том, чтобы весь комплекс необходимых мер применялся не только при строительстве дорог, но и при проведении мероприятий, направленных на их содержание. И немаловажная роль в этом отводится деятельности весовых пунктов контроля. На них сегодня выделяются серьезные средства. При этом часть ПВК требуют ремонта», – отметил председатель ЗСК Юрий Бурлачко.

По данным на конец 2020 года из 20 пунктов весогабаритного контроля функционировали только 14, а по итогам проверки краевой КСП на 11 действующих пунктах отмечена несостоятельность используемого оборудования. По словам **замминистра транспорта** и дорожного хозяйства Краснодарского края Алексея Смаглюка, все 20 ПВК должны функционировать в полной мере уже к концу марта.

Как сообщал ранее РБК Краснодар, УГИБДД ГУ МВД Краснодарского края еще в 2015 году заявило о планах по установке в крае автоматизированных пунктов весового контроля. В ведомстве тогда пояснили, что их отличие от стационарных или мобильных в том, что для контроля не требуется дежурство сотрудника полиции.

Первые автоматизированные пункты весового контроля должны были заработать на Кубани в ноябре 2016 года. Три пункта планировалось установить на автомобильной дороге регионального значения Темрюк – Краснодар – Кропоткин – граница Ставропольского края, на въездах в Темрюк, Славянск-на-Кубани и в Усть-Лабинск. Стоимость проекта составляла 102,23 млн руб.

В апреле 2019 года пресс-служба администрации Краснодарского края сообщила, что в регионе до 2024 года будет создано дополнительно 20 автоматических пунктов весогабаритного контроля транспорта.

<https://kuban.rbc.ru/krasnodar/freenews/603dde4c9a79472f3a1b60f6>

ТАСС; 2021.03.02; ЛУКАШЕНКО СЧИТАЕТ ЦЕЛЕСООБРАЗНЫМ СОВМЕСТНОЕ ДЕЖУРСТВО С УЧАСТИЕМ РОССИЙСКИХ САМОЛЕТОВ

Президент Белоруссии Александр Лукашенко предложил совместное дежурство с участием российских самолетов над территорией страны, используя опыт 2014 года, когда в республике проходил чемпионат мира по хоккею. Тогда машины прибыли из РФ в Белоруссию для несения совместного дежурства с участием летчиков обеих стран.

«Дайте нам эти самолеты. Но на этих самолетах, как тогда, должны летать россияне и белорусы вместе. А баз достаточно, их не надо создавать, зачем деньги зря тратить. Лучше купить или построить новые самолеты для этого», – сказал Лукашенко во вторник на совещании по вопросам белорусско-российского военного сотрудничества. По его словам, которые приводит президентская **пресс-служба**, возражений со стороны российского коллеги **Владимира Путина** не возникло. «Конечно, если они смогут базироваться на наших базах и наши ребята будут летать вместе с россиянами, естественно, надо просить тогда и вооружение к этим самолетам, – отметил глава белорусского государства. – И притом самое современное оружие должно быть. Мы не ведем речь о ядерных боеголовках, мы ведем речь об обычном оружии».

Лукашенко сообщил, что на переговорах в Сочи собеседники уделили пристальное внимание сотрудничеству в военной сфере, подчеркнув, что две страны намерены и дальше действовать в рамках совместной группировки войск. Он считает, что российская армия – одна из сильнейших в мире, и «белорусским военнослужащим было бы неплохо перенимать передовые методики ведения боевых действий, осваивать новейшее вооружение вместе с российскими военными». «Вот это направление **президентом России** было с воодушевлением поддержано», – констатировал Лукашенко.

Он также рассказал о перехвате на границе самолета Североатлантического альянса, для чего использовался новый истребитель Су-30 российского производства. «Мы видим, что происходит. Насколько обнаглели. Буквально пару недель тому назад самолеты НАТО уже прямо на нашу границу вылетали, – напомнил белорусский лидер. – И что мы вынуждены были сделать? Мы подняли Су-30 – самолет новый – и навстречу подлетели им. Смылись за сотню километров: это говорит о том, что нас будут постоянно дергать, а мы должны отвечать». По словам Лукашенко, российские самолеты могут усилить белорусские ВВС.

В 2019 году республика получила из России четыре истребителя Су-30СМ. Еще четыре машины могут быть поставлены в 2022 году.

Производство комплектующих

Лукашенко заявил, что Белоруссия готова производить комплектующие и узлы, а также обслуживать российские среднемагистральные самолеты.

Он отметил, что на саммите Евразийского экономического союза российская сторона заявляла о возможной кооперации в авиационной отрасли с учетом того, что в России создан среднемагистральный лайнер. «И я в Сочи, продолжая этот разговор, поблагодарив, сказал ему [**президенту РФ Владимиру Путину** на встрече 22 февраля] об этом, что мы такой завод перенесли из центра Минска, построили. И мы готовы не только обслуживать эти самолеты, которые производятся в России, но и производить некоторые узлы и комплектующие. То есть осуществлять более тесную кооперацию. Нам это выгодно», – сообщил Лукашенко.

Белорусский лидер добавил, что необходимо теснее развивать кооперацию и по линии предприятий военно-промышленного комплекса, включая холдинг по производству интегральных микросхем и полупроводниковых приборов «Интеграл». «Эти наши заводы там востребованы. Давайте, говорю, кооперироваться. **Президент России** сказал, что это им очень интересно. Поэтому в этом направлении и правительству, и Госсекретариату, Минобороны надо более активно себя вести», – добавил Лукашенко.

Он отметил, что тема кооперации обсуждалась на его встрече с **Путиным** в Сочи. «Очень серьезно был подвергнут анализу вопрос нашей кооперации», – заявил Лукашенко.

<https://tass.ru/ekonomika/10814205>

ТАСС; 2021.03.02; ГОЛИКОВА: РФ НЕ СТАЛА К ПРАЗДНИКАМ РАЗРЕШАТЬ РЕЙСЫ В НОВЫЕ СТРАНЫ ИЗ-ЗА ОПЫТА 2020 ГОДА

Россия перед праздниками 23 февраля и 8 марта в этом году не стала расширять список стран, с которыми возобновлено авиасообщение, так как учла опыт прошлого года. Об этом заявила в интервью ТАСС **вице-премьер РФ** Татьяна Голикова.

«Несмотря на начинающуюся пандемию, несмотря на то, что уже «полыхала» Европа, несмотря на наши уговоры не ездить в прошлом году на 23 февраля и 8 марта, наши граждане уехали даже в закрытую Европу. <...> Чтобы не повторять ошибок, хотя понятно, что сейчас другая ситуация – у нас есть опыт, мы не пытались открываться с дополнительными странами до 8 марта и продлили приостановление авиасообщения с Великобританией», – сказала она.

По словам Голиковой, закрытие границ с Великобританией до 16 марта включительно – это «абсолютно осознанная позиция, связанная во многом с тем печальным опытом, который продемонстрировали наши граждане в прошлом году». «2 марта – такая своеобразная дата, когда у нас официально появился первый пациент, привезший в конце февраля новый коронавирус из Милана, – это точка отсчета, от которой у нас довольно быстрыми темпами по нарастающей, а мы ведем свой отсчет от 16 марта 2020 года, стала серьезно нарастать заболеваемость новой коронавирусной инфекцией», – пояснила она.

Как отметила **вице-премьер**, в целом Россия постепенно движется к открытию границ с другими странами. «Мы постепенно это делаем, и как только у нас появляется возможность открыть ту или иную страну, оперативный штаб принимает решение. Делаем это весьма аккуратно, у нас разработаны критерии, по которым мы отбираем страны, но не всегда все зависит от нас. Многие страны – и в первую очередь это связано с распространением заболеваемости у них – не готовы открываться или предлагают очень жесткие ограничительные меры при прилете в страну. Поэтому когда на оперативном штабе принимаются такие решения, мы взвешиваем все «за» и «против» и стараемся максимально обезопасить страну и наших граждан от завоза новой коронавирусной инфекции, в том числе мутирующих штаммов», – объяснила она.

<https://tass.ru/obschestvo/10811329>

СПУТНИК; 2021.03.02; УЗБЕКИСТАН ОБЪЯВИЛ СРОК НАЧАЛА РЕГУЛЯРНЫХ АВИАРЕЙСОВ В РОССИЮ

Власти Узбекистана планируют уже в марте-апреле получить ответ от РФ о возобновлении регулярного авиасообщения с Россией, заявил **заместитель министра транспорта** страны Жасурбек Чориев.

Он добавил, что ситуация с коронавирусом в республике соответствует критериям РФ.

Во вторник в Ташкенте проходит круглый стол «Транспортная дипломатия Республики Узбекистан: международно-правовые основы регионального сотрудничества». Мероприятие организовано МИД Узбекистана и германским Фондом имени Конрада Аденауэра.

«Пока мы ждем ответа от российской стороны. Думаю, что в марте-апреле будет какой-то положительный результат», – сказал Чориев в кулуарах мероприятия.

По словам **замминистра**, власти Узбекистана предоставили спецкомиссии РФ по противодействию коронавирусу всю актуальную информацию о нынешней эпидемиологической ситуации с коронавирусом в стране.

Узбекистан возобновляет авиасообщение с Европой и другими странами: список

«Мы по всем стандартам подходим, по тем критериям, которые установлены российской комиссией, чтобы возобновить регулярные полеты», – пояснил он.

Напомним, авиакомпания Uzbekistan Airways в сентябре 2020 года возобновила регулярные рейсы в Беларусь, Турцию, ОАЭ, Казахстан и Кыргызстан. С 20 января начались полеты в Таджикистан, в марте – в Германию и Индию.

Авиасообщение со странами, где ситуация с коронавирусом остается серьезной, в частности, в Россию, продолжено в режиме спецрейсов.

Стоит отметить, что попасть на борт авиарейса по маршруту из Узбекистана в РФ возможно при наличии отрицательного результата ПЦР-теста на COVID-19, а также документов для прохождения необходимого лечения или воссоединения с семьей.

https://m.tj.sputniknews.ru/novosti_uzbekistan/20210302/1032921773/uzbekistan-aviasoobsheniye-russia-vozobnovleniya.html

СПУТНИК; 2021.03.02; УСЛУГА ПОД СОМНЕНИЕМ. ПОЧЕМУ НЕТ ИНТЕРНЕТА НА КОРОТКИХ АВИАРЕЙСАХ?

С апреля пассажиры коротких авиарейсов в России смогут пользоваться услугой доступа в интернет, сообщают СМИ. Почему эта услуга не предоставлялась им до сих пор, предположил в интервью радио Sputnik интернет-эксперт Антон Меркуров.

«Аэрофлот» оборудует системой доступа в интернет 16 из 105 своих самолетов семейства Airbus A320, совершающих короткие рейсы, сообщает газета «Известия» со ссылкой на **пресс-службу** компании. Новой услугой можно будет пользоваться с апреля. Сейчас выход в интернет возможен только для пассажиров дальнемагистральных рейсов, на таких лайнерах «Аэрофлота», как Airbus A330/A350 и Boeing 777, уточняет издание. Отмечается, что вопрос запуска интернета на борту рассматривают также Utair и «Уральские авиалинии».

Почему только сейчас встал вопрос о предоставлении услуги доступа в интернет пассажирам самолетов, совершающих короткие авиарейсы, предположил в интервью радио Sputnik интернет-эксперт Антон Меркуров.

«Все очень просто: установка интернета и всего оборудования – это дополнительные расходы. Плюс, на коротких перелетах людям пользоваться интернетом не так необходимо, и востребованность этой услуги могла быть, или была, под сомнением», – сказал он.

Стоимость услуги доступа в интернет для пассажиров «Аэрофлота» зависит от модели самолета, на котором они летят. На Airbus A330 и Boeing 777 есть тарифы от \$5 до \$60, на Airbus A350 – от \$5 до \$25. На Airbus A320 доступ в интернет тоже будет стоить от \$5 до \$25, пишет газета «Известия».

После пандемии авиакомпании находятся в тяжелой ситуации, поэтому введение дополнительных услуг может происходить медленнее, чем раньше, полагает Антон Меркуров.

«Надо поднимать свой бизнес и как-то снижать стоимость полета, а интернет будет его повышать. Это исключительно ход нашего прогресса и развития, и когда-нибудь лет через 5-10 везде будет интернет, а пока – лишь бы самолеты летали», – считает интернет-эксперт.

<https://radiosputnik.ria.ru/20210302/internet-1599566546.html>

ГТРК САМАРА, 02.03.2021 11:14; САМАРЦАМ МОГУТ РАЗРЕШИТЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ДОМОВ НА ПРИАЭРОДРОМНОЙ ТЕРРИТОРИИ; РОСРЕЕСТР РАЗРАБОТАЛ СООТВЕТСТВУЮЩИЙ ЗАКОНОПРОЕКТ

В подвешенном состоянии оказались несколько десятков многодетных семей Самарской области. В 2019 году им были выделены земельные участки на территории Красноярского и Красноглинского районов для строительства жилых домов.

«Мы свет уже провели, хотели в этом году уже начать строительство, но обратившись в МФЦ, в разрешении на строительство нам отказали», – рассказала журналистам многодетная мама Елена Лескова.

Как выяснилось, выделенные многодетным семья земельные участки находятся в седьмой подзоне приаэродромной территории, где запрещено любое строительство «ввиду превышения уровня шумового, электромагнитного воздействий, концентраций загрязняющих веществ в атмосферном воздухе». Это регламентировано 135 Федеральным законом от 1 июля 2017 года. Все российские аэропорты в соответствии с приказом **Росавиации** должны были разграничить свои зоны до 1 января 2018 года. Однако на деле процесс затянулся – до конца 2020 года.

К делу подключилась прокуратура Самарской области. Во вторник, 2 марта, надзорное ведомство начало проверку «в связи с размещенной в сети Интернет информацией о нарушении администрацией Красноярского района Самарской области прав многодетных семей, получившим земельные участки, на которые **Федеральным агентством воздушного транспорта** наложены обременения».

Впрочем, сегодня стало известно, что самарским многодетным семьям все же смогут разрешить строительство домов на приаэродромной территории. Росреестр по поручению Правительства РФ разработал законопроект, который позволит решить проблему регистрации «бытовой недвижимости» на приаэродромных территориях.

«Решение было предложено Росреестром с учетом консультаций и согласительных процедур с **Росавиацией**, Минстроем, Минэкономразвития России и Правительством Московской области. Законопроектом предлагается указать, что ограничения в границах приаэродромных территорий не применяются в отношении «бытовой недвижимости» (садовых домов, жилых домов, бань, гаражей, других хозяйственных построек), а также исключить из законодательства требование о согласовании размещения таких объектов с операторами аэродромов», – отметил заместитель руководителя Росреестра Алексей Бутовецкий.

Это позволит гражданам оформить права как на существующие объекты, так и на вновь построенные на ранее предоставленных земельных участках.

<https://tvsamara.ru/news/samarcam-mogut-razreshit-stroitelstvo-domov-na-priaerodromnoi-territorii/>

ТАСС; 2021.03.02; В ВОЛОГОДСКОЙ ОБЛАСТИ НАМЕРЕНЫ ОТКРЫТЬ КРУГЛОГОДИЧНЫЕ ТУРПОЕЗДА В ВЕЛИКИЙ УСТЮГ

Власти Вологодской области совместно с **РЖД** проработают вопрос запуска круглогодичных туристических поездов в Великий Устюг, где расположена популярная у туристов вотчина Деда Мороза. Специализированные туристические поезда в этом году позволили привлечь в Великоустюгский район более 56,5 тыс. туристов и экскурсантов, несмотря на пандемию, говорится в распространенном во вторник сообщении пресс-службы губернатора области.

«В новогодние праздники добраться до вотчины Деда Мороза стало легче благодаря дополнительным поездам. Также впервые были организованы туры выходного дня из Москвы. Планируем и дальше развивать это направление, так как видим заинтересованность и пассажиров, и турфирм. Сейчас обсуждаем вопрос о

круглогодичном курсировании поездов выходного дня с расширением пунктов отправления. Прорабатываем другие интересные маршруты – музейные и санаторно-курортные. Сделаем все, чтобы туристы могли отдыхать в Великоустюгском районе круглый год», – привела пресс-служба слова губернатора Вологодской области Олега Кувшинникова по итогам его встречи с заместителем генерального директора **ОАО «РЖД»** Дмитрием Пеговым, прошедшей во вторник.

По данным губернатора, в минувшие новогодние праздники Великоустюгский район, несмотря на пандемию, посетили свыше 6,5 тыс. туристов и почти 50 тыс. экскурсантов. Одним из главных стимулов высокого турпотока стали специализированные туристические поезда, впервые организованные правительством региона совместно с **РЖД**. В новогодние праздники в район прибыло 14 поездов: десять до станции Котлас Южный и четыре – до станции Великий Устюг. Они доставили около 3 тыс. туристов. Также впервые был запущен пригородный поезда Котлас – Великий Устюг, который курсировал ежедневно со дня рождения Деда Мороза, отмечаемого 18 ноября, по 31 января 2021 года.

Как отметила заместитель губернатора Лариса Каманина, своевременно был организован и продуман прием туристов на станциях Котлас Южный и Великий Устюг с учетом требований Роспотребнадзора. Оперативно открыли моногоспиталь на 25 мест и обсерватор на 40 мест. Но, как отметил губернатор, вспышек заболеваемости не было допущено, во время всего высокого туристического сезона не было случаев заболеваемости и замечаний в рамках соблюдения установленных ограничений. «Отдых наших туристов, которые приехали со всей страны, был организован качественно и безопасно», – подытожил глава региона.

Как проинформировала руководитель АО «Дед Мороз» Ирина Курина, всего в период новогодних и рождественских праздников вотчину волшебника посетили почти 77 тыс. туристов и экскурсантов.

<https://tass.ru/obschestvo/10819005>

РИА НОВОСТИ; 2021.03.02; ПСБ ОРГАНИЗОВАЛ ФАКТОРИНГОВУЮ СДЕЛКУ НА ПОСТАВКУ ЛОКОМОТИВОВ ДЛЯ РЖД

ПСБ и ООО «Торговый дом СТМ» (входит в ГК «Синара») заключили договор факторингового финансирования на поставку локомотивов для **РЖД** с лимитом в размере 9 миллиардов рублей, сообщает банк.

«Первые сделки на сумму более 7 миллиардов рублей реализованы в рамках внутрисоссийского факторинга без права регресса на поставку 31 локомотива для **ОАО «Российские железные дороги»**. Оставшийся лимит **компания** планирует использовать на протяжении 2021 года», – говорится в сообщении.

По словам старшего вице-президента – директора департамента корпоративного бизнеса ПСБ Кирилла Болтромюка, группа ПСБ активно развивает сотрудничество с ключевыми компаниями транспортной отрасли, в частности, с ведущими производителями подвижного железнодорожного состава.

«Мы уделяем особое внимание развитию факторинговых операций с поставщиками и подрядчиками крупных российских государственных компаний, оказывая им содействие в своевременной и полной реализации производственных инвестиционных программ. Одна из наших приоритетных бизнес-задач – занять лидирующие позиции среди факторинговых компаний на российском рынке, и мы продолжим наращивать объемы сделок в этом году», – сказал он.

<https://ria.ru/20210302/sdelka-1599582503.html>

ПРАЙМ; 2021.03.02; РЖД ПРЕДЛАГАЮТ ДВА ВАРИАНТА ИНДЕКСАЦИИ ТАРИФА ДЛЯ КОНТЕЙНЕРОВ С ВВОДОМ ЕГО С 2022 Г

РЖД предлагают участникам рынка обсудить плоский или дифференцированный варианты индексации тарифа на контейнерные перевозки и планируют запустить его с 2022 года, сообщил начальник департамента методологии тарифообразования, экспертизы, анализа и применения тарифов в области грузовых и пассажирских перевозок компании Владимир Варгунин.

Согласно его презентации, показанной в ходе онлайн-конференции «Контейнеры-2021. Foresight рынка», первый вариант предусматривает плоскую индексацию тарифа – до 4,75%, второй – дифференцированную: для груженых контейнеров на расстояние до 4 тысяч километров (Восточное направление) 3,5%, свыше – 5,5%, для порожних контейнеров на все направления – 2%.

«Мы готовы как к варианту плоской индексации, так и варианту дифференцированной индексации по различным поясам дальности для того, чтобы не разрушить ту конкуренцию, которая создается с альтернативными видами транспорта... с коллегами дообсудить и со следующего года попытаться реализовать», – сообщил Варгунин в среду. Он пояснил, что апробация новых тарифов для контейнеров с 2022 года – это краткосрочная и текущая задача.

«Долгосрочная – это более длинная история. Она связана, в том числе, с возможностью частичного дерегулирования маршрутов. Это 2025 год», – добавил Варгунин.

Замгендиректора РЖД Алексей Шило в феврале текущего года сообщал, что РЖД предлагают с 1 января 2022 года ввести дополнительную индексацию тарифов на перевозки контейнеров в размере 4,75%, отменить скидку на порожний пробег инновационных вагонов и изменить тарифы на перевозку угля.

ТАСС; 2021.03.02; РЖД ПРОВЕРЯЮТ СЛУЧАЙ ВЫСАДКИ ПАССАЖИРОВ ПОЕЗДА В СУГРОБЫ НА АЛТАЕ

Алтайское управление Западно-Сибирской железной дороги проверяет обстоятельства высадки пассажиров из поезда, следовавшего из Адлера в Барнаул, в сугробы, сообщили ТАСС в пресс-службе компании во вторник.

По словам собеседника агентства, в соцсетях распространяется видеоролик, на котором видно, что пассажиров на алтайской станции высаживают в сугробы: люди с чемоданами по колено в снегу пробираются к от вагонов.

«По предварительным данным, случай произошел 1 марта на станции Алтайская при высадке пассажиров поезда №139 сообщением Адлер – Барнаул формирования АО «ФПК». Пассажирская платформа на станции была очищена от снега. Однако в связи с тем, что она рассчитана только на восемь вагонов, а был подан 14-вагонный состав, высадка пассажиров должна была осуществляться только через вагоны, выходящие на платформу», – сказали в пресс-службе.

В компании отметили, что по данному инциденту проводится служебная проверка.

Инцидентом заинтересовалась и Западно-Сибирская транспортная прокуратура, которая также организовала проверку информации, размещенной в соцсетях.

Как сообщалось, в Алтайском крае вторые сутки сохраняется сложная обстановка на дорогах, видимость ограничена из-за метели. В регионе за сутки выпало почти 80% месячной нормы осадков. Накануне было закрыто движение на участках двух федеральных трасс и пяти региональных автодорог. За сутки по всем направлениям, где закрыты дороги, автовокзал Барнаула отменил более 90 автобусных рейсов.

<https://tass.ru/sibir-news/10815637>

ТАСС; 2021.03.02; ВЛАСТИ В ПРИМОРЬЕ ЗАЯВИЛИ, ЧТО ИНВЕСТИЦИОННЫЙ СБОР В ПОРТАХ НЕ ПОВЛИЯЕТ НА ЦЕНУ ТОВАРОВ

Новый инвестиционный портовый сбор в портах Приморья не повлияет на стоимость товаров, которые доставляются в регион морским транспортом, сообщил ТАСС заместитель транспорта и дорожного хозяйства края Григорий Плотницкий.

Инвестиционный портовый сбор – это сбор на строительство и реконструкцию объектов инфраструктуры порта, относящихся к объектам федеральной собственности. В перечне портов, где будет взиматься такой сбор, 13 портов, в том числе Владивосток, Находка, Восточный в Приморье. Размеры сбора на 2021 год составляют 12,31 рубля / 1 GT (валовая вместимость судна).

«На ценообразование влияют такие факторы, как конкуренция, сезонное изменение грузопотоков, а также колебания цен на нефть, которые, в конечном счете, приводят к изменениям тарифов. Соответственно, увеличение инвестиционного портового сбора не должно сказаться на увеличении цен на импортные товары, в доставке которых заложена морская составляющая», – сообщил Плотницкий. Морским транспортом в Приморье поставляются практически все основные группы товаров.

Он уточнил, что плательщиком такого сбора является судовладелец, а платежи будут осуществляться через портового оператора. Расходы на обслуживание судна в порту увеличатся, что может привести к росту ставки морского фрахта. Однако, уточнил Плотницкий, по имеющейся информации, морские линии не планируют повышать ставки морского фрахта или транслировать такое повышение далее в связи с увеличением инвестиционного сбора.

«На сегодняшний день мы должны обеспечить заход современных больших судов и максимально быструю погрузку и выгрузку грузов. Поэтому порты необходимо своевременно реконструировать и расширять. Морские перевозчики, заинтересованные в развитии портовой инфраструктуры, занимаются инвестициями и внедрением новых решений самостоятельно (собственные терминалы, депо порожних контейнеров, склады временного хранения и другие). Но этого недостаточно», – отметил Плотницкий.

Всего в Приморье шесть морских портов, в 2020 году их грузооборот составил 138,4 млн тонн, увеличившись на 4,2%. В прошлом году в порты региона было совершено более 37 тыс. судозаходов, в январе 2021 – более 2,5 тыс. судозаходов, на 4% меньше, чем в январе 2020 года.

Инвестиционный портовый сбор

Гендиректор «Росморпорта» Андрей Лаврищев в декабре 2020 года сообщил журналистам, что инвестиционный портовый сбор планируется направить на строительство акватории морского терминала для перевалки минеральных удобрений в порту Усть-Луга, создание акватории угольного терминала в бухте Суходол морского порта Владивосток и акватории угольного терминала в бухте Мучке морского порта Ванино, а также работы по реконструкции государственных причалов в морских портах Восточный и Певек.

В январе замглавы **министерства транспорта РФ** Юрий Цветков сообщил, что инвестсбор, который будет взиматься с судов заграничного плавания, позволит компенсировать дисбаланс в связи с существенным снижением курса рубля и станет одним из источников финансирования строительства объектов комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры. Он составит не менее 5 млрд рублей в год на всю страну.

<https://tass.ru/ekonomika/10820319>

КОММЕРСАНТЪ; 2021.03.02; «РОСМОРПОРТ» ПРОВОДИТ ИСПЫТАНИЯ БЕЗЭКИПАЖНОГО СУДОВОЖДЕНИЯ В РАЙОНЕ ГЕЛЕНДЖИКА

ФГУП «Росморпорт» продолжает испытания оборудования для безэкипажного судовождения в районе морского порта Геленджика. Об этом сообщает **пресс-служба** Росморречфлота.

В настоящий момент проверяется оборудование, установленное на грунтоотвозной шаланде «Рабочая» и земснаряде «Редут».

Разработкой и тестированием высокотехнологичного оборудования безэкипажного судовождения занимается АО «Кронштадт Технологии».

Проект безэкипажного судовождения реализуется в рамках «дорожной карты» Маринет при поддержке Минпромторга России и при участии **Минтранса России** и Российского морского регистра судоходства.

В 2019 году ФГУП «Росморпорт» выделило под испытания связку судов в составе дноуглубительного каравана. Предприятие рассчитывает, что в дальнейшем один экипаж на головном судне – земснаряде, сможет одновременно вести управление сразу всеми судами каравана. Внедрение беспилотных технологий поможет повысить безопасность и экологичность морских перевозок.

<https://www.kommersant.ru/doc/4712194>

ТАСС; 2021.03.02; ОБЩЕСТВЕННЫЙ ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ МОЖЕТ ЗАРАБОТАТЬ В МОСКВЕ ЧЕРЕЗ 2-3 ГОДА

Регулярный речной транспорт для жителей Москвы может быть запущен в ближайшие 2-3 года. Об этом сообщил заммэра столицы Максим Ликсутов в интервью телеканалу «Россия-24» во вторник.

«Мы начали работать над речными перевозками, мы очень рассчитываем, что в ближайшие, может быть, 2-3 года, в Москве появятся регулярные речные перевозки по Москва-реке, которые будут выполнять <...> не только туристическую <...>, но и транспортную функцию, удобно соединяя два берега реки», – сказал он.

По словам Ликсутова, поездка на таком транспорте займет 5-7 минут, в то время как при использовании метро или автодорожной сети на данный момент приходится тратить порядка получаса.

Ранее заместитель руководителя департамента транспорта Москвы Дмитрий Пронин сообщил, что запуск общественного водного транспорта в Москве отложен на 2021-2022 годы, так как расходы на поставку речных судов для проекта не являются предметом первой необходимости. Он подчеркнул, что развитие речного транспорта в столице является долгосрочным проектом. Для его реализации необходима реконструкция причалов и благоустройство прилегающих к Москве-реке территорий, в том числе перенос остановок городского транспорта ближе к причалам, организация стоянок такси и парковок.

Пилотный маршрут общественного речного транспорта должен пройти от Киевского вокзала до Нижних Мневников, связав деловой центр «Москва-Сити», городские парки и Киевский вокзал. Причалы располагаются вблизи станций метро, МЦК, а также остановок наземного транспорта. Оплата проезда будет производиться по городским тарифам, в частности предусмотрена возможность оплаты картой «Тройка».

<https://tass.ru/moskva/10816571>

РИА НОВОСТИ; 2021.03.02; НАЗВАНЫ ПРИЧИНЫ АВАРИИ С ТРАУЛЕРОМ «ОНЕГА»

Гибель траулера «Онега» в Баренцевом море в декабре прошлого года произошла из-за стечения ряда обстоятельств, в том числе обледенения судна, неоправданного решения

капитана выбирать ярус в условиях шторма, сообщается на сайте Госморречнадзора (структура **Ространснадзора**).

Сообщается, что комиссия Федеральной службы по надзору в сфере транспорта завершила расследование серьезной аварии, произошедшей 28 декабря 2020 года в Баренцевом море и связанной с затоплением на глубине 129 метров рыболовного судна «Онега», повлекшим гибель судна и 17 членов экипажа.

«В результате расследования комиссия установила, что гибель судна явилась следствием стечения нескольких обстоятельств: обледенение судна, способствовавшее уменьшению начальной остойчивости, неоправданный риск, допущенный капитаном судна при принятии решения о выборке яруса в сложных гидрометеорологических условиях», – говорится в сообщении.

Также отмечается, что среди причин – штормовая погода и наличие открытого лацпорта для выборки рыболовной снасти, что привело к попаданию забортной воды в помещения судна, расположенные на главной палубе, к отрицательной начальной остойчивости, резкому увеличению крена и затоплению судна.

В комиссии пришли к выводу, что «непрофессиональные действия капитана судна и вахтенного старшего помощника капитана, заключающиеся в отсутствии должного контроля за остойчивостью судна и несвоевременном объявлении судовой тревоги по оставлению судна экипажем» также привели к гибели судна.

Рыболовецкое судно «Онега» затонуло 28 декабря в Баренцевом море. На борту находились 19 человек, спасти удалось двоих. По предварительной информации, судно затонуло из-за обледенения в условиях шторма. **Росморречфлот** 4 января сообщил, что поисково-спасательная операция в районе крушения «Онеги» завершена.

<https://ria.ru/20210302/trauler-1599607377.html>