



## Ежедневный мониторинг СМИ

5 МАРТА 2021

### СОДЕРЖАНИЕ

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2021.03.04; ВИТАЛИЙ САВЕЛЬЕВ ВРУЧИЛ НАГРАДЫ ЖЕНЩИНАМ НЕЛЕГКИХ ПРОФЕССИЙ .....	3
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.03.05; УГОЛЬ С ЗЕЛЕНЫМ ПРИЦЕПОМ; ЭКСПОРТЕРОВ ОБЯЖУТ ВКЛАДЫВАТЬСЯ В ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ПРОЕКТЫ .....	3
КОММЕРСАНТЬ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА, ОЛЬГА НИКИТИНА, ХАЛИЛЬ АМИНОВ; 2021.03.05; КВАРТИРЫ ОСТАВИЛИ ПРИ ДОМОДЕДОВО; СПОРНОЕ ЖИЛЬЕ У АЭРОПОРТА СНОСИТЬ НЕ БУДУТ .....	4
ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2021.03.05; ДЕНЬГИ ИЗ ВОЗДУХА: «АЭРОФЛОТ» ПРЕДЛОЖИЛ БРАТЬ ПЛАТУ ЗА РЕГИСТРАЦИЮ НА РЕЙС В АЭРОПОРТАХ; ЕЕ ПОЯВЛЕНИЕ ОГРАНИЧИТ ПРАВО ПАССАЖИРА НА ПЕРЕЛЕТ, СЧИТАЮТ ЭКСПЕРТЫ .....	5
ИЗВЕСТИЯ; ТАЛАВРИНОВ МАКСИМ, ЧУКАЛИНА ЕВГЕНИЯ; 2021.03.04; АНАЛИТИКИ СООБЩИЛИ О РОСТЕ ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ ЗА ГРАНИЦУ НА 55% .....	8
ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2021.03.05; ЧТО УПАЛО: ОСАГО ПРЕДЛОЖИЛИ РАСШИРИТЬ НА СОСУЛЬКИ И ЯМЫ; ЦБ И СТРАХОВЩИКИ ОТНЕСЛИСЬ К ИНИЦИАТИВЕ СКЕПТИЧЕСКИ .....	8
ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2021.03.05; НОВЫЙ «КУКУРУЗНИК» РОССИЯ И КАЗАХСТАН ПОСТРОЯТ ВМЕСТЕ; В ПЛАНАХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ – ЭКСПОРТ В ВОСТОЧНУЮ ЕВРОПУ И АФРИКУ .....	10
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2021.03.05; МИНЭНЕРГО ЛОББИРУЕТ СПГ; МИНИСТЕРСТВО ПРЕДЛАГАЕТ ОБНУЛИТЬ ВВОЗНЫЕ ПОШЛИНЫ НА ОБОРУДОВАНИЕ И АВТОТЕХНИКУ .....	12
ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА КИНЯКИНА; 2021.03.05; ПЕРВЫЙ В РОССИИ ПОЛИГОН ДЛЯ БЕСПИЛОТНИКОВ ОТКРОЕТСЯ ПОД ТВЕРЬЮ; В ЕГО ОБУСТРОЙСТВО БУДЕТ ВЛОЖЕНО 500 МЛН РУБЛЕЙ .....	14
РБК; ВЛАДИСЛАВ СКОБЕЛЕВ; 2021.03.05; ИННОВАЦИИ ДЛЯ ОТКОСОВ, СТРЕЛОК И ПУТЕЙЦЕВ; КАКОГО РОДА ИННОВАЦИОННЫЕ РЕШЕНИЯ НУЖНЫ РЖД НА ПЕРЕЕЗДАХ, ПУТЯХ И ВОКЗАЛАХ .....	15
РБК; ДЗЯДКО ТИМОФЕЙ, ПУДОВКИН ЕВГЕНИЙ; 2021.03.05; FINANCIAL TIMES УЗНАЛА ДЕТАЛИ ПЛАНА ПО КОВИД-ПАСПОРТАМ В ЕС .....	17
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СЕРГЕЙ ВИННИК; 2021.03.04; ФУРА НА ПРОСВЕТ; МИНТРАНС РАСКРЫЛ СИСТЕМУ БЕЗОПАСНОСТИ КРЫМСКОГО МОСТА .....	19
КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; ИГОРЬ ФЕКЛИСОВ; 2021.03.05; БЕСПИЛОТНИКИ НА ЗЕМЛЕ И ВОДЕ: МЕГАФОН И РОСМОРПОРТ ВОШЛИ В АССОЦИАЦИЮ «ЦИФРОВОЙ ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА» .....	20
МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; ОЛЬГА БОЖЬЕВА; 2021.03.05; АВИАЭКСПЕРТ ОЦЕНИЛ ИНИЦИАТИВУ ЗАГАДОЧНЫХ ПОЛЕТОВ «В НИКУДА»; В РОССИИ НАЙДЕТСЯ МАЛО ЖЕЛАЮЩИХ ПРОСТО ПОЛЕТАТЬ НА САМОЛЕТЕ .....	23
КОММЕРСАНТЬ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2021.03.05; ПАНЕЛЬ ГОСУПРАВЛЕНИЯ; КОНТРОЛЬ И НАДЗОР ОТКРОЮТСЯ ДЛЯ ГИБКОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ .....	24
ПРАЙМ; 2021.03.04; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА РФ ОДОБРИЛА ПРОЕКТ ДНОУГЛУБЛЕНИЯ СПГ-ТЕРМИНАЛА НА КАМЧАТКЕ .....	25

---

ТАСС; 2021.03.04; В ЛЕНОБЛАСТИ ОТРЕМОНТИРУЮТ ДЕВЯТЬ УЧАСТКОВ ТРАСС ДО КОНЦА ЛЕТА 2021 ГОДА ПО НАЦПРОЕКТУ .....	25
REGNUM; 2021.03.04; В ЯРОСЛАВЛЕ ВЫДЕЛИЛИ ДЕНЬГИ НА ЗАВЕРШЕНИЕ РАБОТ НА ДОБРЫНИНСКОМ МОСТУ .....	26
РИА ФАН; 2021.03.04; ЕДИНЫЙ БИЛЕТ НА ВСЕ ВИДЫ ТРАНСПОРТА ПОЗВОЛИТ ПУТЕШЕСТВОВАТЬ ПО ВСЕЙ РОССИИ .....	26
ТАСС; 2021.03.04; РЕКОНСТРУКЦИЮ ЧУЙСКОГО ТРАКТА В АЛТАЙСКОМ КРАЕ ОЦЕНИЛИ В 50 МЛРД РУБЛЕЙ .....	28
ТАСС; 2021.03.04; МИШУСТИН ПОДДЕРЖАЛ НАЧАЛО РАБОТЫ МЕЖДУНАРОДНОГО ТЕРМИНАЛА АЭРОПОРТА КЫЗЫЛА УЖЕ В 2021 ГОДУ	29
ТАСС; 2021.03.04; БУРЯТИЯ ПРИОБРЕТЕТ 5% АКЦИЙ АВИАКОМПАНИИ «АВРОРА» .....	29
ТАСС; 2021.03.04; ПОЛЬСКАЯ АВИАКОМПАНИЯ LOT ВОЗОБНОВИЛА ПОЛЕТЫ В МОСКВУ – ПРЕСС-СЛУЖБА ПЕРЕВОЗЧИКА .....	30
ТАСС; 2021.03.05; КРУШЕНИЕ САМОЛЕТА АН-2 В МАГАДАНЕ ПРОИЗОШЛО ИЗ-ЗА ПРЕВЫШЕНИЯ ВЗЛЕТНОЙ МАССЫ .....	30
КОММЕРСАНТЪ # ЧЕЛЯБИНСК (ЮЖНЫЙ УРАЛ); МИХАИЛ БЫЧКОВ; 2021.03.05; НЕДОЛГИЙ ПОЛЕТ; ДИРЕКТОРА АЭРОПОРТА ЧЕЛЯБИНСКА ОТПРАВИЛИ ПОД ДОМАШНИЙ АРЕСТ ПО ДЕЛУ О МОШЕННИЧЕСТВЕ .....	30
ПРАЙМ; 2021.03.04; МИНТРАНС РФ ПРЕДЛАГАЕТ АКТУАЛИЗИРОВАТЬ КРИТЕРИИ КАТЕГОРИЙ ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ .....	31
ТАСС; 2021.03.04; МИНСЕЛЬХОЗ ПРЕДЛОЖИЛ СУБСИДИРОВАТЬ ПЕРЕВОЗКИ РЫБЫ С ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА .....	32
ТАСС; 2021.03.04; ПЕНЗЕНСКИЙ ГУБЕРНАТОР ПРЕДЛОЖИЛ ОТКРЫТЬ СКЛАДЫ ПРОДУКЦИИ ИЗ РФ В ХАРБИНСКОЙ БОНДОВОЙ ЗОНЕ .....	32
ПРАЙМ; 2021.03.04; РЖД ИНВЕСТИРУЮТ 30 МЛРД РУБ В РАЗВИТИЕ СЕВЕРО-КАВКАЗСКОЙ МАГИСТРАЛИ В 2021 Г .....	33
ПРАЙМ; 2021.03.04; РЖД ВНЕДРЯЮТ ОТЕЧЕСТВЕННОЕ ПО ДЛЯ СМАРТФОНОВ И ПЛАНШЕТОВ СОТРУДНИКОВ .....	34
НТВ; 2021.03.04; ЛЕНОБЛАСТЬ ТРЕБУЕТ ОТ РЖД ОТРЕМОНТИРОВАТЬ ИЗНОШЕННЫЕ ПЕРЕЕЗДЫ .....	34
ЛЕНТА.РУ; 2021.03.04; НА СУДОВЕРФИ «ЗВЕЗДА» ЗАЛОЖЕН ТАНКЕР ТИПА «АФРАМАКС» «АКАДЕМИК ИВАНТЕР» .....	35

## ПУБЛИКАЦИИ

### **ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2021.03.04; ВИТАЛИЙ САВЕЛЬЕВ ВРУЧИЛ НАГРАДЫ ЖЕНЩИНАМ НЕЛЕГКИХ ПРОФЕССИЙ**

**Министр транспорта Виталий Савельев** вручил награды отличившимся работникам отрасли. Неспроста был выбран день в канун 8 Марта: в ведомстве чествовали женщин, не боящихся трудных профессий в сфере транспорта.

Немного статистики. Сегодня в транспортной отрасли работает почти 1,5 млн женщин. В авиакомпаниях больше 11 тысяч стюардесс и около 100 женщин-пилотов. На железных дорогах представительниц прекрасного пола свыше 30%, на морском и внутреннем водном транспорте – больше половины. Все чаще женщины становятся водителями городского пассажирского транспорта, включая инновационные электробусы.

Награду получила генеральный директор института «Тюменьгражданпроект» Любовь Колегова. Под ее руководством за 20 лет спроектированы и построены многие объекты транспортной инфраструктуры Тюменской области.

За долгий и безаварийный стаж на вагонах разного типа отметили Елену Радченко, водителя трамвая «Метроэлектротранса» Волгограда.

Ирина Соколова стала первым разработчиком открытых онлайн-курсов в **Российском университете транспорта**. Благодаря ей в учебный процесс внедрены дистанционные образовательные технологии, успешно реализованные в 14 образовательных программах бакалавриата и магистратуры.

Отмечена и врач Центральной клинической больницы гражданской авиации Ксения Никонова. Ее глубокие профессиональные знания помогли многим летчикам гражданской авиации.

<https://transportrussia.ru/razdely/ofitsialno/6256-vitalij-savelev-vruchil-nagrady-zhenshchinam-neljogkikh-professij.html>

На ту же тему:

[http://dortransport.com/about/news\\_post/ministr-transporta-vruchil-nagrady-predstavitelnicam-otrasli](http://dortransport.com/about/news_post/ministr-transporta-vruchil-nagrady-predstavitelnicam-otrasli)

### **КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЙ ЗАЙНУЛЛИН, НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.03.05; УГОЛЬ С ЗЕЛЕНЫМ ПРИЦЕПОМ; ЭКСПОРТЕРОВ ОБЯЖУТ ВКЛАДЫВАТЬСЯ В ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ПРОЕКТЫ**

Угольные компании Кузбасса, которым пообещали рост экспорта на восток на 30% в ближайшие три года, получают эти объемы не безусловно. В проекте поручений **президента РФ** говорится о том, что увеличение вывоза угля на восток должно быть увязано с инвестициями компаний в проекты, не связанные с угледобычей, а также в рекультивацию земель. При этом в правительство уже внесен законопроект о ликвидационных фондах, направленный на рост объема рекультивации, и как эти инициативы будут увязаны между собой, непонятно.

Угольщики Кузбасса могут обязать инвестировать в социальные и неугольные проекты в регионе в обмен на возможность вывозить на экспорт на восток объемы сверх уровня 2020 года. Такое положение есть в проекте поручений президента **Владимира Путина** по итогам совещания по вопросу развития угольной отрасли 2 марта (текст есть у «Ъ»). Согласно документу, правительству до 1 июня может быть поручено представить предложения об обязанности угольных компаний заключать соглашения с Кузбассом об

увязке дополнительных объемов вывоза угольной продукции из региона с инвестициями как компаний, так и их акционеров в проекты, не связанные с добычей угля, и в рекультивацию и ликвидацию бесхозных объектов угледобычи на территории региона.

По итогам 2020 года на восток железной дорогой из Кузбасса на экспорт вывезено 52,3 млн тонн угля. Соглашение между **ОАО РЖД** и Кузбассом, действовавшее в 2020 году и продленное на 2021 год, предполагает вывоз 53 млн тонн в год. При этом действующие правила требуют, чтобы объемы вывоза в каждом следующем году не были ниже, чем в предыдущем, однако вывозить больше они не обязывают. Дефицит мощности Восточного полигона сохраняется, хотя в 2020 году общая провозная способность достигла 144 млн тонн, сообщало на днях **ОАО РЖД**, а в 2024 году она, по всем правительственным документам, должна вырасти минимум до 180 млн тонн. Но 2 марта на совещании у президента было решено увеличить поставки из Кузбасса к этому времени на 30%, или до 68 млн тонн (см. «Ъ» от 3 марта). С принятием нового пункта это наращивание становится безусловным, и вывоз 15 млн тонн может быть поставлен в зависимость от дополнительных инвестиций.

Согласно угольной стратегии РФ, из-за роста объема производства угольной продукции в 2012-2018 годах произошло сокращение рекультивированных площадей с 1018 га в год до 589,5 га. Правительство ставит задачу сблизить ежегодный уровень рекультивации и объем нарушений почвенного покрова: если в 2018 году рекультивация прошла лишь на 5,5% площади нарушений за год, то в 2031-2035 годах этот показатель должен вырасти до 66-90%.

Но вопрос стимулирования рекультивации уже решается на уровне природоохранного законодательства. Минприроды внесло в правительство законопроект, который, в том числе, требует от владельцев опасных производственных объектов создавать фонды для ликвидации причиненного вреда окружающей среде. Необходимость фондов Минприроды объясняло тем, что некоторые собственники объявляют себя банкротами и не выполняют обязанности по рекультивации участков, а некоторые – бросают шахты, выведя их за баланс компаний. Пока не ясно, как этот законопроект синхронизируется с инициативой увязать рекультивацию и вывоз угля на экспорт. В Минэнерго отказались от комментариев.

Что касается проектов, не связанных с добычей угля, то, по мнению собеседников «Ъ» в отрасли, речь могла бы идти об углехимии. Минэнерго, с одной стороны, выступает за развитие углехимии для компенсации ожидаемого падения мирового спроса на уголь после 2040-2050 годов, с другой – признает текущую неконкурентоспособность углехимической продукции.

Максим Худалов из АКРА называет инициативу правильной. «Экстенсивный рост угледобычи на фоне ее демонизации мировым сообществом вредит как самим акционерам угольных компаний, так и российской экономике», – говорит он. Кузбассу нужно уходить от зависимости от угольной конъюнктуры, считает эксперт, поэтому справедливо требовать от угольщиков развивать иные направления деятельности.

<https://www.kommersant.ru/doc/4713545>

### **КОММЕРСАНТЪ; АЛЕКСАНДРА МЕРЦАЛОВА, ОЛЬГА НИКИТИНА, ХАЛИЛЬ АМИНОВ; 2021.03.05; КВАРТИРЫ ОСТАВИЛИ ПРИ ДОМОДЕДОВО; СПОРНОЕ ЖИЛЬЕ У АЭРОПОРТА СНОСИТЬ НЕ БУДУТ**

Спустя почти пять лет с начала разбирательства суд подтвердил законность строительства многоквартирного дома на Каширском шоссе в границах приаэродромной территории аэропорта Домодедово. Изначально здание нарушало планы создания новой взлетно-посадочной полосы (ВПП), но снос объекта повлек бы за собой новые проблемы с

обманутыми дольщиками. Решение суда может стать прецедентным для других похожих дел, считают юристы.

Арбитражный суд Московской области отказал оператору аэропорта Домодедово ООО «Домодедово Эрфилд», которое оспаривало решение управления **Росавиации** о согласовании строительства многоэтажного жилого дома в пределах приаэродромной территории аэропорта. Информация об этом есть в картотеке дел.

Разбирательство о законности этого строительства ведется с 2016 года. Как следует из материалов дела, в 2014 году администрация городского округа Домодедово выдала ООО «ПКФ «Гюнай» разрешение на строительство жилого дома на Каширском шоссе, где значительная часть квартир предполагалась для расселения аварийного жилья. В 2015 году строительство согласовала **Росавиация**, указав, что дома будут расположены на территории с превышением максимального уровня авиационного шума. Это решение оспаривал оператор Домодедово. На момент подачи иска в 2016 году строительство было завершено на 75%, а в 2018 году дом достроили и передали участникам долевого строительства.

«Домодедово Эрфилд» изначально настаивало, что строительство не было согласовано с аэропортом, который планировал создание новой ВПП. Исходя из проекта, строящийся дом попал в зону санитарных разрывов аэропорта, что потенциально влечет за собой негативное воздействие на здоровье жильцов и может ограничить возможности аэропорта по использованию новой ВПП. Хотя с момента подачи иска планы в ее отношении несколько раз пересматривались: в январе этого года «Интерфакс» сообщал, что вопрос строительства третьей ВПП не вошел в генплан развития аэропорта до 2026 года. В Домодедово сказали, что решение суда не связано с планами по развитию аэропорта. **В Росавиации на вопросы не ответили.**

Изначально в этом споре суд встал на сторону аэропорта, но это решение было отменено Верховным судом, вернувшем дело на рассмотрение в первую инстанцию. Верховный суд разъяснил, что признавал недействующей норму, по которой жилищное строительство нужно согласовывать с аэропортом. Верховный суд также отметил, что отмена выданного разрешения неминуемо повлечет за собой проблемы с пострадавшими дольщиками. При новом рассмотрении дела суд постановил, что требование «Домодедово Эрфилд» фактически направлено на оспаривание зарегистрированных прав собственности жильцов. Юрист «Рустам Курмаев и партнеры» Ярослав Шицле говорит, что аэропорт может попытаться повторно обращаться с исками, оспаривающими права на квартиры, но тогда понадобится доказать те обстоятельства, которые истец уже не смог доказать в проигранном споре.

Этот случай – не единственный пример конфликта девелоперов из-за застройки территорий возле аэропортов. Так, более двух лет идут судебные разбирательства вокруг ЖК «Филатов луг», который «Инград» строит около аэропорта Внуково в Новой Москве. Часть площадок ГК «Самолет» также находится в зоне объектов Московского авиаузла. Ярослав Шицле считает, что теперь в других делах с аналогичными обстоятельствами суды с высокой степенью вероятности будут вставать на сторону застройщиков. Окончательно урегулировать эти споры должен законопроект о застройке приаэродромных территорий. **В аппарате вице-преьера Марата Хуснуллина «Ъ» сообщили, что пока ведется увязка воздушного законодательства и санитарно-эпидемиологических требований. После разработки и согласования законопроект планируется внести на рассмотрение в правительство.**

<https://www.kommersant.ru/doc/4713489>

**ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2021.03.05; ДЕНЬГИ ИЗ ВОЗДУХА: «АЭРОФЛОТ» ПРЕДЛОЖИЛ БРАТЬ ПЛАТУ ЗА РЕГИСТРАЦИЮ НА РЕЙС В**

### **АЭРОПОРТАХ; ЕЕ ПОЯВЛЕНИЕ ОГРАНИЧИТ ПРАВО ПАССАЖИРА НА ПЕРЕЛЕТ, СЧИТАЮТ ЭКСПЕРТЫ**

В России предложили ввести услугу платной регистрации в аэропортах. Такую инициативу **Минтрансу** направил «Аэрофлот», она была рассмотрена **Росавиацией**, рассказали «Известиям» два источника в крупных авиакомпаниях. Ведомство в своем заключении указало на социально-негативные риски платной регистрации, уточнил собеседник издания. Реализация идеи обяжет пассажира иметь технические средства, чтобы реализовать свое право на перелет, отметили эксперты.

Предоставить выбор

«Аэрофлот» предложил ввести платную регистрацию на рейсы в аэропортах для всех воздушных перевозчиков, рассказали «Известиям» два источника в крупных авиакомпаниях. Инициатива направлена в **Минтранс**, уточнили они. Предложение предусматривает, что нужно внести изменения в федеральные авиационные правила (ФАП), исключив из них обязанность авиакомпаний включать в стоимость билета плату за регистрацию в аэропорту. **Росавиация рассмотрела предложение «Аэрофлота» и указала на социально-негативные риски предлагаемой меры, добавил собеседник «Известий».**

**В Минтрансе сказали «Известиям», что никаких решений по данному вопросу не принималось.**

**Росавиация** не комментирует поступающие предложения и письма, сказали там. Любые изменения ФАП потребуют дополнительной проработки со всеми участниками рынка авиаперевозок и общественными организациями, добавили в ведомстве.

Представитель «Аэрофлота» Михаил Демин сообщил «Известиям», что речь об исключении из тарифа стоимости регистрации в аэропорту. По его словам, сегодня тариф включает регистрацию на стойке в воздушной гавани, но всё больше людей пользуются онлайн-регистрацией.

– Для пассажиров дискаунтера («Победа» – 100-процентная «дочка» «Аэрофлота». – «Известия») снижение тарифа на перевозку даже на 150 рублей для тех, кто регистрируется онлайн, важно – это полностью соответствует мировой практике, – отметил он. – Для полносервисных компаний, таких как «Аэрофлот», регистрация на стойке – часть обычного сервисного цикла, для них инициатива неактуальна.

Предложенное нововведение позволило бы пассажирам выбирать – платить за регистрацию в аэропорту или сделать это бесплатно онлайн, уточнил источник «Известий» в крупной авиакомпании. Стоимость билетов снизится на величину расходов компаний по регистрации пассажира, сказал собеседник издания.

Сегодня у «дочки» «Аэрофлота» – авиакомпании «Победа» – при онлайн-регистрации на рейс необходимо выбрать и оплатить место в салоне самолета. Стоимость такой услуги у лоукостера начинается от 149 рублей.

Сама по себе регистрация на стойке – лишь меньшая часть тарифа, который включает комплекс услуг по обслуживанию пассажира, обработке багажа, обеспечение контрольных процедур, сообщил «Известиям» представитель Домодедово. По его словам, многие авиаперевозчики в аэропорту осуществляют регистрацию самостоятельно и не прибегают для этого к услугам хендлинговой компании.

Сегодня самая высокая доля регистрирующихся онлайн пассажиров у сочинской авиагавани – 60%, рассказал источник «Известий» в авиаотрасли.

В том же году «Победа» ввела платную регистрацию в зарубежных аэропортах – €25. Но спустя год Мосгорсуд признал ее незаконной. Тогда представитель лоукостера говорил, что более 90% клиентов авиакомпании регистрируются на зарубежных рейсах бесплатно онлайн. «Победа» после этого отменила сбор за регистрацию в зарубежных аэропортах.

Ограничить в правах

Сегодня законодательно не предусмотрено иного способа взимания платы за регистрацию в аэропорту, кроме включения ее в тариф, сказал управляющий партнер юридической фирмы Enterprise Legal Solutions Юрий Федюкин. Если **Росавиация** и **Минтранс** примут предложение «Аэрофлота» и внесут изменения в ФАП, тогда услуга платной регистрации будет законной, а до тех пор – нет, отметил эксперт.

Общероссийское объединение пассажиров предлагает выделить отдельно тариф за регистрацию пассажиров в аэропорту и предусмотреть возврат части оплаченных средств на счет пассажира, которые регистрируются на рейс онлайн, сообщил председатель организации Илья Зотов. По его словам, в качестве возвращаемых средств могут быть как дополнительные мили (но бонусные программы есть не у всех авиакомпаний), так и ваучер на конкретную сумму, который можно будет активировать на следующие полеты. Это нужно для того, чтобы мотивировать людей регистрироваться самостоятельно, заметил Илья Зотов.

– Мы считаем, что не все пассажиры в силу определенных причин и знаний смогут зарегистрироваться на рейс онлайн. Речь о пассажирах с инвалидностью, организованных группах детей, пожилых пассажирах. Было бы неправильно брать с данных категорий граждан дополнительную плату за регистрацию в аэропорту, – сказал он.

Чем больше ненужных услуг будет убрано из стоимости авиабилета, тем лучше пассажиру, считает ведущий эксперт Центра инфраструктурных проектов ВШЭ Андрей Крамаренко. Но нельзя делать платной ту услугу, от которой пассажир не может отказаться, сказал он.

– Появление платной регистрации в аэропортах обязывает пассажира иметь технические средства (телефон с дисплеем или компьютер с принтером), приобретаемые дополнительно для того, чтобы реализовать свое право на перевозку. Телефон, через который можно зарегистрироваться на рейс, есть не у каждого. Для людей старшего поколения зарегистрироваться на рейс онлайн – это большая проблема, – отметил эксперт. Для введения платной регистрации в аэропорту нужно обеспечить посадку в самолет по мобильным посадочным талонам во всех аэропортах, обратил внимание Андрей Крамаренко. У пассажира должен быть выбор – либо зарегистрироваться онлайн и зайти в самолет по мобильному посадочному, либо по бумажному, но оформленному бесплатно на стойке регистрации, полагает он.

Кроме того, нужно признать мобильный посадочный документом строгой отчетности (как билет на поезд дальнего следования), чтобы его в бухгалтерии компаний признавали корпоративному клиенту, отправляющемуся в командировку, добавил эксперт. Или же стоит отменить необходимость штамповать посадочные талоны (в компаниях, особенно с госучастием, требуют посадочный талон со штампом), считает Андрей Крамаренко.

<https://iz.ru/1132749/maksim-talavrinov/dengi-iz-vozdukha-aeroflot-predlozhit-brat-platu-za-registraciiu-na-reis-v-aeroportakh>

На ту же тему:

- [Российская газета \(rg.ru\), Москва, 5 марта 2021, СМИ: «Аэрофлот» предложил брать деньги за регистрацию в аэропорту](#)
- [Вести.ru, Москва, 5 марта 2021, «Аэрофлот» предложил убрать из цены на авиабилеты стоимость регистрации](#)
- [РБК \(rbc.ru\), Москва, 5 марта 2021, «Аэрофлот» предложил сделать регистрацию в аэропортах платной](#)
- [ПРАЙМ, Москва, 5 марта 2021, В России предложили ввести платную регистрацию в аэропортах](#)
- [ТАСС, Москва, 5 марта 2021, «Аэрофлот» предложил ввести платную регистрацию в аэропорту](#)
- [Znak.com, Екатеринбург, 5 марта 2021, «Известия»: «Аэрофлот» хочет сделать регистрацию в аэропортах платной](#)

- [Lenta.Ru, Москва, 5 марта 2021, «Аэрофлот» захотел сделать регистрацию в аэропортах платной](https://lenta.ru/news/2021/03/04/aviabiletov/)

### **ИЗВЕСТИЯ; ТАЛАВРИНОВ МАКСИМ, ЧУКАЛИНА ЕВГЕНИЯ; 2021.03.04; АНАЛИТИКИ СООБЩИЛИ О РОСТЕ ЦЕН НА АВИАБИЛЕТЫ ЗА ГРАНИЦУ НА 55%**

Средняя стоимость авиаперелета из России за границу в начале марта составила 15,7 тыс. рублей, что больше на 55% год к году и на 39,5% – чем в аналогичный период 2019 года. Об этом свидетельствуют данные Aviasales и Biletix, которые есть в распоряжении «Известий» 4 марта.

Согласно подсчетам Aviasales, средняя цена билета в Объединенные Арабские Эмираты (ОАЭ) оказалась в районе 23,7 тыс. рублей, что практически в два раза выше, чем было в 2019 году, когда перелет стоил 12,3 тыс. рублей. В свою очередь, билеты на рейсы в Грузию увеличились в 2,5 раза с позапрошлого года (с 6,5 тыс. рублей до 15,7 тыс. рублей). Кроме того, цены на авиаперелеты на Мальдивы выросли на 36% (до 40,1 тыс. рублей), а в Египет – на 29% (до 16,4 тыс. рублей).

Кроме того, возросла средняя стоимость и на других направлениях. К примеру, по данным Biletix, перелет из Москвы в Минск и обратно в настоящее время обойдется примерно в 13,6 тыс. рублей, хотя в 2019 году это значение было в районе 6,5 тыс. рублей. Рейс Санкт-Петербург – Стамбул – Санкт-Петербург подорожал почти в 2,7 раза (с 10,5 тыс. рублей в 2019 году до 28,3 тыс. рублей в 2021 году).

Ранее, 2 марта, сообщалось, что самыми популярными и доступными направлениями для отдыха этой весной у россиян стали Стамбул и Сочи. Респонденты, которые участвовали в исследовании сервиса для путешествий OneTwoTrip, отдельно отмечали весь Крымский полуостров (5,5%), причем чаще всего упоминали Ялту (2,5%) и Севастополь (1%).

24 февраля гендиректор авиационной группы «Аэрофлот» Михаил Полубояринов отметил, что российский рынок авиаперевозок может восстановиться уже в 2022 году.

18 февраля стало известно, что Египет рассчитывает на возобновление прямых авиаперелетов из России в египетские города Хургада и Шарм-эш-Шейх в марте.

1 марта отмечалось, что пассажиропоток российских аэропортов в январе 2021 года вырос на 7,4% по сравнению с данными декабря 2020 года. Отмечалось, что в январе 2021 года аэропорты России обслужили около 10,6 млн человек, а в январе 2020-го – 15,5 млн человек.

Регулярное и чартерное авиасообщение было приостановлено Россией в марте 2020 года в связи с ситуацией с коронавирусом. Позднее постепенно ограничения на авиасообщение с рядом государств снимались.

<https://iz.ru/1132519/2021-03-04/analitiki-soobshchili-o-roste-tcen-na-aviability-za-granitsu-na-55>

### **ИЗВЕСТИЯ; АНАСТАСИЯ ПИСАРЕВА; 2021.03.05; ЧТО УПАЛО: ОСАГО ПРЕДЛОЖИЛИ РАСШИРИТЬ НА СОСУЛЬКИ И ЯМЫ; ЦБ И СТРАХОВЩИКИ ОТНЕСЛИСЬ К ИНИЦИАТИВЕ СКЕПТИЧЕСКИ**

Депутаты Государственной думы предложили распространить ОСАГО на ситуации с повреждениями автомобиля, причиненными по вине коммунальных служб, а также из-за недостатков дорожного ремонта. Велики ли шансы на одобрение проекта, выясняли «Известия».

Массовая проблема

Депутаты Игорь Лебедев и Ярослав Нилов обратились с соответствующим предложением к руководству ЦБ и Российского союза автостраховщиков (РСА). Поводом стали массовые обращения граждан по поводу причинения вреда автомобилям в ходе

недобросовестно проводимых коммунальных и дорожно-строительных работ. Нередки случаи, когда из-за действий или бездействия сотрудников городских служб транспортные средства повреждаются упавшими деревьями, сосульками, а то и вследствие внезапно появившихся ям на дорогах.

«Полагаем, для разрешения таких конфликтных ситуаций необходимо обеспечить дополнительные механизмы защиты добросовестных владельцев транспортных средств, имеющих действующий полис ОСАГО, получивших повреждение в результате действия/бездействия установленной в законном порядке виновной стороны» – предлагают депутаты.

Многие автомобилисты, обнаружив повреждения своего автомобиля, идут в суд. И часто выигрывают. Однако на такие тяжбы уходит много времени. Чтобы взыскать ущерб в рамках гражданско-правовых отношений с коммунальных служб, требуется в среднем девять месяцев.

В Центробанке на инициативу смотрят с большой долей скепсиса.

«Это кардинальная трансформация продукта. ОСАГО защищает ответственность, а предложенная инициатива ближе к каско. Очевидно, это приведет к росту стоимости, поскольку предлагается сделать частично обязательным каско. С нашей точки зрения, это точно не первостепенный вопрос по развитию ОСАГО, который следует рассматривать. Поэтому мы не поддерживаем эту инициативу», – прокомментировали «Известиям» в **пресс-службе** Банка России.

Разделяют сомнения и страховщики.

«ОСАГО – это страхование ответственности автовладельца, оно покрывает вред, причиненный при использовании ТС его владельцем в случаях, предусмотренных законом об ОСАГО. Поэтому включить описанные случаи в страховое покрытие по ОСАГО невозможно», – отметили в **пресс-службе** РСА.

Городские службы не являются участниками дорожного движения, поэтому их ответственность перед автомобилистами не застрахована, считает директор департамента страховых выплат «АльфаСтрахование» Александр Харагезов.

Мотивировать коммунальщиков

Руководитель рабочей группы ОНФ «Защита прав автомобилистов» и координатор движения «Синие Ведерки» Пётр Шкуматов считает предложение идеей, заслуживающей рассмотрения, однако усматривает определенные сложности: «Людям сложно объяснить, что это не имущественное страхование. Страховщики правы, не нужно смешивать эти понятия».

Коммунальщиков необходимо мотивировать или заставлять работать лучше, считают автомобильные эксперты.

«Например, можно более четко прописать их ответственность в их же документах касательно машин, стоящих рядом с их объектами. Ведь их объекты тоже страхуются. Так пусть все эти моменты начнут более строго прописывать в соответствующих договорах. Но ОСАГО тут абсолютно точно ни при чем», – отметил автомобильный эксперт Игорь Моржаретто.

По его мнению, можно расширять и ответственность водителей на случай причинения вреда коммунальщикам. Задел тележку дворника бампером? Помял мусорный бак? Должен компенсировать по всей строгости.

Аналитики рынка назвали нулевой вероятностью принятия законопроекта. Можно разработать аналог ОСАГО для юридических лиц, но в таком случае нужно создавать новый страховой продукт, требующий огромного труда.

«Для компаний введение обязательного страхования определенных рисков – дополнительные расходы», – заявил независимый аналитик рынка страховых продуктов.

Получается, водителям пришлось бы дополнительно в рамках стоимости полисов оплачивать возможные нарушения в работе коммунальщиков, считает Игорь Моржаретто.

Отправляемся в суд

Сейчас, если на машину оформлен полис каско, никаких проблем с возмещением ущерба не возникнет. Главное – вовремя уведомить в письменном виде компанию о наступлении страхового случая.

«При этом важно при заключении договора проверять перечень событий, на случай наступления которых застраховано ТС. Но так называемое полное каско действительно подразумевает страхование в том числе на случай падения предметов (сосулек, ветвей деревьев и т. п.). Кроме того, такое страхование покрывает ущерб от ДТП, если оно произошло вследствие попадания в яму или заноса из-за неубранного снега», – напомнили в **пресс-службе РСА**.

Однако большинство автовладельцев застрахованы по ОСАГО. В Европейской юридической службе рассказали «Известиям», как правильно подавать иск, чтобы не проиграть. Для начала нужно определить, кто является надлежащим ответчиком. Если за содержание общего имущества отвечает управляющая компания, то иск предъявляется к данной организации.

«По общим правилам иск подается по месту нахождения ответчика, но если в ситуации применимы нормы Закона РФ «О защите прав потребителей» (например, ущерб автомобилю причинен бездействием управляющей компании), то можно иск подать в суд по месту жительства пострадавшего», – рассказал ведущий юрист Европейской юридической службы Павел Кокорев.

Если сумма ущерба не превышает 1 млн рублей, то истец освобожден от уплаты государственной пошлины.

В случае если ущерб автомобилю был причинен не на придомовой территории, а например, в ином месте – на улице, стоянке, рядом с каким-то зданием, то иск можно предъявить к лицу, отвечающему за обслуживание тех или иных объектов. К примеру, администрации муниципального образования, собственнику здания, обслуживающей организации, если она отвечает на основании государственного или муниципального контракта за содержание прилегающей территории.

К иску нужно приложить материалы (лучше в копиях с последующим представлением в суд оригиналов), подтверждающие вину ответчика и размер причиненного ущерба. Доказательствами могут служить копии процессуальных решений правоохранительных органов.

«Поскольку доказательствами могут быть документы, находящиеся в материалах доследственной проверки или в распоряжении иных органов, необходимо в иске указать ходатайство об истребовании данных материалов и исследовании в судебном заседании», – продолжил Кокорев.

Копию иска и отсутствующих у ответчика документов до подачи иска в суд необходимо отправить ответчику заказным письмом с описью вложения, почтовую квитанцию об отправке приложить к иску.

Если есть свидетели произошедшего, необходимо обеспечить их явку в суд для дачи показаний по делу. Разумеется, придется явиться на слушание и самому истцу.

<https://iz.ru/1131817/anastasiia-pisareva/chto-upalo-osago-predlozhili-rasshirit-na-sosulki-i-iamu>

### **ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2021.03.05; НОВЫЙ «КУКУРУЗНИК» РОССИЯ И КАЗАХСТАН ПОСТРОЯТ ВМЕСТЕ; В ПЛАНАХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ – ЭКСПОРТ В ВОСТОЧНУЮ ЕВРОПУ И АФРИКУ**

«Долю в проекте купит компания, которая номинирована правительством Казахстана. Она называется «Казахстанская авиационная индустрия», – сообщил «Ведомостям» Олег Богомолов, директор по продажам Уральского завода гражданской авиации (УЗГА, Екатеринбург), который разрабатывает «Байкал».

«Казахстан планирует организовать собственное производство этих самолетов – в первую очередь для удовлетворения потребностей внутреннего рынка, а в перспективе и для поставок на экспорт. Потребности рынка Казахстана оценивают в 100–150 машин типа «Байкал», в России – это 220–250 машин», – добавляет он. ГосНИИ гражданской авиации (проводит исследования по рынку новых самолетов в России) оценивает спрос со стороны российских эксплуатантов в 2021–2025 гг. примерно в 360 самолетов вместимостью 9–19 мест, а в 2021–2030 гг. – в 600 шт. Запуск производства в Казахстане произойдет после реализации российской части проекта, т. е. ориентировочно в 2023 г., уточняет Богомолов. В дальнейшем казахстанская сторона может увеличить вложения до 2,5 млрд руб. согласно подписанному соглашению, продолжает он. Средства могут быть направлены и на финансирование сертификационных испытаний, и на постройку опытных экземпляров для испытаний, и на опытно-конструкторские работы – это партнеры определят в дальнейшем.

Собеседник не раскрывает, в каком именно юрлице будет продана доля. Разработкой нового самолета занималась 100%-ная «дочка» УЗГА «Байкал инжиниринг», созданная в феврале 2019 г. Представитель Минпромторга подтвердил «Ведомостям», что Казахстан заинтересован в финансовом участии в проекте, сейчас прорабатываются варианты сотрудничества. «Ведомости» направили запрос в министерство промышленности и инфраструктурного развития республики.

Разработанный на замену 12-местному «кукурузнику» одномоторный турбовинтовой самолет с проектным названием ЛМС-901 имеет в салоне девять мест. По техзаданию Минпромторга его взлетно-посадочные характеристики должны быть не хуже, чем у Ан-2, при этом крейсерская скорость – 300 км/ч (Ан-2 развивает скорость 150–190 км/ч).

Самолет сможет летать с коммерческой нагрузкой 2 т на расстояние не менее 1500 км, Ан-2 берет на борт до 1,5 т груза, дальность полета составляет 990 км. Рассматривается также вариант ЛМС-901 с гибридной силовой установкой – с долетными электродвигателями на крыльях на случай аварийного отказа основного двигателя. «Новый самолет полностью заменит парк типа Ан-2 и обеспечит организацию воздушного сообщения на территории труднодоступных регионов, а также выполнение широкого спектра авиационных работ», – считают в Минпромторге, который заказал разработку.

Ранее УЗГА был структурой «Ростеха», в апреле 2018 г. завод вышел из состава госкорпорации. Сейчас, по данным СПАРК, 75% завода принадлежит предпринимателю, владельцу «НК банка» Виктору Григорьеву. В 2005 г. Григорьев занимался вертолетными программами в «Оборонпроме» (бывшая структура «Ростеха», ликвидирована в 2018 г.), был замом нынешнего министра промышленности Дениса Мантурова, тогда – руководителя предприятия. Сегодня УЗГА занимается сборкой регионального 19-местного самолета L-410 чешского производителя Aircraft Industries (компания принадлежит Уральской горно-металлургической компании Искандера Махмудова и Андрея Бокарева). Завод также собирает по лицензии легкий вертолет Bell 407GXP.

Новый самолет должен быть и дешевле в эксплуатации, чем его зарубежные аналоги. Цена «Байкала» не должна превышать 120 млн руб. в ценах 2020 г., себестоимость летного часа без учета лизинга – 30 000–40 000 руб. Это в 2 раза меньше, чем у конкурентов: у американской Cessna Caravan летный час стоит 73 000 руб., у Kodiak 100 – 67 000 руб.

Ожидается, что впервые «Байкал» поднимется в воздух в этом году, сертификацию модели предполагается завершить до конца 2022 г., первые поставки начать в 2023 г., рассказал Богомолов. По данным источника газеты, знакомого с ходом движения проекта, самолет представят в июле на авиасалоне МАКС-2021 в Жуковском.

Площадка для производства самолета пока окончательно не определена. Изначально планировалось, что это будет Улан-Удэнский авиационный завод (У-УАЗ, входит в холдинг «Вертолеты России», принадлежит «Ростеху»). Затем УЗГА захотел производить

самолеты на своем заводе, письмо с таким предложением гендиректор предприятия направил **замминистра транспорта**, писали «Известия».

«Байкал инжиниринг» уже подписал протоколы о намерениях с рядом эксплуатантов, говорит Богомолов. Кроме того, машины планируется поставлять на экспорт – в Восточную Европу и Африку. Крупнейшим заказчиком самолета должна стать Единая дальневосточная компания, заявлял полпред президента в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) Юрий Трутнев.

Единая компания, поручение о создании которой президент Владимир Путин дал в январе 2020 г., будет состоять из существующих региональных перевозчиков, блокпакеты которых передадут в холдинговую структуру. Крупнейшими компаниями региона являются «Аврора», Камчатское авиационное предприятие, «Хабаровские авиалинии», «Якутия», «Полярные авиалинии», «Чукотавиа».

Процедура оценки активов и передачи пакетов займет порядка двух лет, знает источник, участвующий в создании авиакомпаний. При этом **Минтранс** считает, что единый перевозчик в ДФО на начальном этапе должен оперировать действующим парком авиакомпаний, а не закупать «Байкал». **«Предполагается, что дальневосточный перевозчик будет использовать флот авиакомпаний, на базе которых он создается. В перспективе же парк новой авиакомпании будет состоять из отечественных воздушных судов широкого спектра размерности»**, – сообщил представитель **Минтранса**.

Как известно «Ведомостям», не все эксплуатанты довольны характеристиками нового самолета – многие указывают на маленькую кабину (ширина меньше, чем у Ан-2, на 10%, высота также меньше). Другие напоминают, что одномоторный самолет может летать не более чем с девятью пассажирами и только по визуальным правилам полета, т. е. в простых метеоусловиях. «Если мы не меняем нормативную базу, то эти самолеты будут хороши только для выполнения авиаработ – полетов по санзаданиям, патрулирования, авиалесоохраны, но не для регулярных перевозок», – напоминает исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев.

«Для Казахстана вопрос замены парка Ан-2 весьма актуален, так же как и для России», – говорит Пантелеев. Казахстанский рынок для «Байкала» можно приблизительно оценить в «несколько десятков бортов», добавляет он. С ним согласен главный редактор отраслевого портала Avia.ru Роман Гусаров: «В Казахстане очень востребованы самолеты для местных линий, так как это огромная по территории страна с невысокой плотностью населения. Им нужен самолет, который будет без проблем садиться на грунте. Кроме того, разнообразие температуры в этой стране схоже с российским – может доходить до экстремально низких температур зимой и жары летом, а в российскую технику сразу заложены эти эксплуатационные параметры».

Ан-2, произведенные еще при СССР, до сих пор являются основными на местных воздушных линиях и используются в сельхозработах, самолет также состоит на вооружении ВВС в разных странах. В этом году самолету исполняется 74 года, эксплуатируется он с 1947 г. В России сегодня около 300 бортов числятся как имеющие летную годность, для пассажирских перевозок эксплуатируется порядка 30–35 шт., остальные – для авиаработ и частных, любительских или спортивных перевозок.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/03/04/860306-novii-kukuruznik>

### **ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДР ВОЛОБУЕВ; 2021.03.05; МИНЭНЕРГО ЛОББИРУЕТ СПГ; МИНИСТЕРСТВО ПРЕДЛАГАЕТ ОБНУЛИТЬ ВВОЗНЫЕ ПОШЛИНЫ НА ОБОРУДОВАНИЕ И АВТОТЕХНИКУ**

Минэнерго предлагает временно обнулить ввозные пошлины на оборудование для малых заводов по сжижению природного газа (СПГ) и автотранспорт, работающий на СПГ, рассказал «Ведомостям» источник и подтвердили в министерстве.

По словам источника, Минэнерго предлагает ввести послабления для СПГ-оборудования на 3–4 года, до тех пор пока в стране не будет налажено производство всех необходимых агрегатов. Сегодня российские предприятия уже способны выпускать большую часть техпродукции для СПГ-предприятий, но не всю. К примеру, по мнению министерства, есть смысл отказаться от пошлин на быстроразъемные соединения, трубопроводную арматуру для криогенных сред, магнитные материалы (необходимы для выпуска магнитных подшипников) и проч. Пошлины на разные типы импортного оборудования достигают 15% от его таможенной стоимости.

В России есть все компетенции для организации массового производства таких важных для СПГ-отрасли изделий, как газопоршневые двигатели, абсорбционные холодильные машины или изотермические резервуары для криогенных продуктов, говорят в Минэнерго. Но для того чтобы серийный выпуск стал рентабельным, необходим долгосрочный заказ от отечественных компаний ТЭКа. Так, НПО «Гелиймаш» еще в 2013 г. завершило испытания уникального контейнера-цистерны на 40 куб. м для перевозки жидкого гелия при температуре -269 °С, добавляют в Минэнерго.

Обнуление таможенных пошлин на оборудование для мини-заводов СПГ также лоббирует «Новатэк». В Минпромторге сообщили «Ведомостям», что компания обратилась с такой просьбой и сейчас она рассматривается. В «Новатэке» на уточняющие вопросы не ответили. Но интерес компании к малотоннажному производству очевиден – так, в августе прошлого года она запустила в Магнитогорске мини-завод СПГ мощностью 40 000 т в год.

Предприятие будет снабжать газомоторным топливом транспорт через создаваемую сеть АЗС в Челябинской, Свердловской, Курганской, Оренбургской областях и Башкирии, пояснял в сентябре «Ведомостям» представитель «Новатэка». Перспективы развития мини-СПГ в компании связывают с обеспечением топливом транспортных коридоров между Санкт-Петербургом, Москвой и Челябинском, а также с развитием проектов автономной газификации (без подключения к магистральным трубопроводам). Важным направлением развития такой газификации является формирование новых центров потребления газа на базе якорных заказчиков: котельные, небольшие промпредприятия, автономные электростанции и т. п., отмечают в Минэнерго.

Минпромторг готов рассмотреть вопрос временного обнуления пошлин на СПГ-оборудование, но лишь на то, что не производится сегодня в России, говорят в ведомстве. Выпуск же ключевых агрегатов уже освоен: «Криогенмаш» (входит в группу ОМЗ) и «Уралкриомаш» («дочка» «Уралвагонзавода») делают емкостное оборудование, «Волгограднефтемаш» и «Промышленные технологии» – теплообменное и сепарационное, НПК «Ленпромавтоматика» и «Раритэк холдинг» – агрегаты для заправочной инфраструктуры, уверяют в министерстве.

Гендиректор ОМЗ Евгений Кислицын сказал, что «Криогенмаш» выпускает оборудование для всей экосистемы СПГ (производство, транспортировка, хранение), включая полуприцепы-цистерны объемом 50 куб. м. «За последнее время заказчикам в России поставлено более 30 резервуаров для хранения СПГ. Из последних новинок – заказчику КристоПАГЗ передан криогенный передвижной автогазозаправщик», – добавил он.

Директор по исследованиям Yugon Consulting Мария Белова отмечает, что некоторые послабления для не имеющего аналогов в России СПГ-оборудования (отмена таможенных пошлин и НДС) предусмотрены обсуждаемым сейчас проектом генеральной схемы развития газовой отрасли РФ до 2035 г.

В то же время в Энергостратегии РФ до 2035 г. содержится перечень агрегатов, выпуск которых нужно наладить на территории страны (создать свои аналоги либо локализовать импортные). Поэтому прежде чем обнулять пошлины, надо иметь четкое понимание того, какое оборудование еще не производится в России, а также план, каким образом ускорить его локализацию, говорит Белова.

Идею отмены ввозных пошлин на импортную автотехнику в Минпромторге не поддерживают, поскольку в РФ уже выпускают современные модели автобусов и грузовых автомобилей на СПГ, утверждают там. Сжиженный газ в силу технических особенностей используют для тяжелой техники – автобусов и седельных тягачей. Таможенная пошлина на них составляет 5–15%.

По данным **Минтранса**, сегодня в стране более 2,2 млн автотранспортных средств, приспособленных под использование газомоторного топлива. В группе ГАЗ говорят, что сегодня на рынке газомоторного топлива в России доминирует сжатый природный газ. СПГ – новое направление, под которое только начинается выпуск отечественных машин.

Так, входящий в группу ГАЗ Ликийский автобусный завод недавно запустил производство сертифицированных пассажирских СПГ-автобусов, первая партия ЛиАЗ-5292 LNG сейчас отгружается в Челябинск. В прошлом году первый отечественный СПГ-тягач выпустил «Камаз» (там на запрос не ответили). Пока же техника на СПГ в основном импортная – Volvo, Scania, Iveco и других иностранных производителей.

СПГ – более продвинутая технология: 1 л СПГ соответствует 5 куб. м газа, что дает больший эффект на единицу объема бака или баллона, поэтому пробег с полным баком СПГ в 2–2,5 раза больше, чем с газовым баллоном, пояснял ранее «Ведомостям» источник в одном из автоконцернов. По оценкам группы ГАЗ, использование природного газа позволяет снизить топливные затраты на 40–50% по сравнению с бензином и дизелем. Но развитие СПГ-автотранспорта, по словам представителя компании, пока упирается в отсутствие широкой сети криоАЗС (для заправки СПГ).

Предложения Минэнерго по СПГ, по словам источников «Ведомостей», планируется обсудить на президиуме Госсовета по газификации регионов ориентировочно в конце марта (дата не назначена). **В Минтрансе сообщили, что инициатива Минэнерго в ведомство не поступала.** В Минфине переадресовали вопросы в Минэнерго, в Минэке не ответили.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/03/04/860291-minenergo-spg>

### **ВЕДОМОСТИ; ЕКАТЕРИНА КИНЯКИНА; 2021.03.05; ПЕРВЫЙ В РОССИИ ПОЛИГОН ДЛЯ БЕСПИЛОТНИКОВ ОТКРОЕТСЯ ПОД ТВЕРЬЮ; В ЕГО ОБУСТРОЙСТВО БУДЕТ ВЛОЖЕНО 500 МЛН РУБЛЕЙ**

О запуске полигона сообщил «Ведомостям» руководитель проекта «Полигон БАС» Антон Третьяк. Строительство начнется в ближайшее время. Стоимость проекта составит 0,5 млрд руб., часть из которых вложил Фонд поддержки проектов Национальной технологической инициативы (НТИ), а остальное профинансировал концерн «Международные аэронавигационные системы», который и занимается созданием полигона.

Летная платформа будет размещена в районе аэродрома «Орловка», в 160 км от Москвы и 680 км от Санкт-Петербурга. «Там имеется подходящее воздушное пространство, сам район имеет низкую плотность населения. Участок под полигон уже приобретен, с властями Тверской области мы согласовали вопросы строительства», – рассказал Третьяк. На полигоне смогут проходить испытания беспилотники вертолетного, мультикоптерного и самолетного типов. Он будет предназначен для проведения летных испытаний и экспериментов, вычислительных экспериментов по моделям разработчиков, а также подготовки доказательной документации для предоставления в сертифицирующий орган, объяснил Третьяк. По его оценке, в ближайшие пять лет не менее 40 БАС в России будут нуждаться в сертификации.

Полигон будет состоять из нескольких зон. На экспериментальной летной площадке разработчики БПЛА смогут проводить все виды летных испытаний – от демонстрации технологий до сертификационных полетов опытного образца. Цифровая платформа

позволит в ускоренном режиме оценить соответствие БАС нормам летной годности, а также испытать еще разрабатываемые аппараты, системы управления БАС и их оборудование. Измерения траекторных параметров будут проводиться с использованием специальных навигационных приемников, которые будут передавать данные через спутник, а также оптических средств. Для удобства разработчиков на полигоне будет использоваться «летающая лаборатория»: она будет сопровождать испытуемый аппарат, фиксировать визуально его состояние, текущие метеоусловия в точке его нахождения.

По словам Третьяка, у полигона две основных задачи: «Первая – снять технологический барьер, так как для малой авиации не подходят сертификационные средства, используемые для больших самолетов. И вторая – сформировать предложения по изменению нормативной базы».

По прогнозам НТИ, в ближайшие 10 лет дроны в мегаполисах массово летать не будут, так же как беспилотные такси массово по дорогам общего пользования не поедут, рассуждает руководитель пресс-службы платформы Юрий Сушинов: «Причины в технологических и нормативных барьерах, для преодоления которых в том числе и необходимы данные проекты».

Однако уже сейчас по ряду направлений развития беспилотных технологий Россия находится в тройке мировых лидеров вместе с США и Китаем, и важно не отстать и закрепить технологическое преимущество, отметил Сушинов.

«Первая проблема сейчас – отсутствие сертификационных требований, на основании которых можно было бы проводить испытания, говорит руководитель агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. – Несмотря на это, был запущен процесс сертификации беспилотного вертолета производства «Радар ММС», эта процедура проводилась на основании так называемого сертификационного базиса: разработчик представил соответствующему органу свое видение параметров, которым его аппарат должен соответствовать». Специалисты **Росавиации**, изучив эти документы, приняли такой базис, в итоге первый беспилотник массой более 30 кг был сертифицирован.

«На данный момент два беспилотника «Радар ММС» внесены в реестр гражданских судов и получили регистрационные номера. Заявки подали еще несколько производителей, в том числе компания «Кронштадт», – знает представитель «Авиапорта».

Беспилотники в России пытаются внедрять в самых различных сферах. Например, в Белгородской области несколько лет функционирует экспериментальное пространство, «Агро-НТИ», где сельхозпроизводители пытаются оценить экономический эффект от использования дронов. «Россети» приобрели беспилотную систему для мониторинга ЛЭП. «Но пока в России не появится нормативная база и не будут сформулированы сертификационные требования, мы будем все сильнее и сильнее отставать от того же Китая», – резюмирует Пантелеев.

<https://www.vedomosti.ru/technology/articles/2021/03/04/860312-poligon-bespilotnikov>

### **РБК; ВЛАДИСЛАВ СКОБЕЛЕВ; 2021.03.05; ИННОВАЦИИ ДЛЯ ОТКОСОВ, СТРЕЛОК И ПУТЕЙЦЕВ; КАКОГО РОДА ИННОВАЦИОННЫЕ РЕШЕНИЯ НУЖНЫ РЖД НА ПЕРЕЕЗДАХ, ПУТЯХ И ВОКЗАЛАХ**

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 ищут РЖД, разбирался РБК.

Какие технологии хотят 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 инвесткомпании A.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.

### **РБК; ДЗЯДКО ТИМОФЕЙ, ПУДОВКИН ЕВГЕНИЙ; 2021.03.05; FINANCIAL TIMES УЗНАЛА ДЕТАЛИ ПЛАНА ПО КОВИД-ПАСПОРТАМ В ЕС**

В марте Еврокомиссия представит план по введению ковид-паспортов, что должно ускорить открытие границ ЕС. Однако спутать планы Брюсселя могут согласование соответствующего закона и проблемы с темпами вакцинации в странах союза  
Какими будут ковид-паспорта

Еврокомиссия направила в дипломатические ведомства 27 стран – участниц Евросоюза основные принципы создания системы так называемых ковид-паспортов. Об этом сообщает газета The Financial Times (FT) со ссылкой на собственные источники.

Как отмечает издание, в Еврокомиссии пытаются как можно скорее ввести эти паспорта, чтобы страны ЕС смогли снять ограничения на передвижение к началу туристического сезона. На этом, в частности, настаивают особенно заинтересованные южные государства – Испания, Португалия и Италия.

Ожидается, что введение ковид-паспортов сможет помочь восстановлению авиасообщения как внутри стран ЕС, так и с третьими странами. На сегодняшний день дополнительные ограничения на въезд из других стран действуют в целом ряде стран, в том числе в Германии (до 17 марта), Бельгии (до 17 марта), Австрии (до 29 марта).

Планируется, что ковид-паспорта – или «зеленые паспорта», как называет их председатель Еврокомиссии Урсула фон дер Ляйен, – будут представлять собой персональные электронные сертификаты, в которых будут указаны следующие данные об их обладателях:

данные о вакцинации от COVID-19;

информация о тестах на коронавирус для тех, кто не успел привиться;

сведения о выздоровлении от COVID-19.

Как отмечают в Еврокомиссии, цель введения сертификатов – восстановить свободу передвижения внутри ЕС. Как предполагается, получив гарантии того, что граждане привились от коронавируса или переболели им, государства внутри объединения и за его пределами смогут отменить ограничения на въезд. Таким образом, европейцы смогут совершать поездки в туристических и рабочих целях, заявила фон дер Ляйен. Законопроект о введении документа она обещала представить в этом месяце.

Идея внедрения особого документа в связи с пандемией COVID-19 обсуждается не первый месяц. Ранее в пользу разработки паспортов вакцинации выступили Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) и Международная организация гражданской авиации (ИКАО). Они рекомендовали приступить к сбору стандартизированных данных в цифровом формате с применением любых подходящих средств.

Что мешает введению паспортов

Один из главных камней преткновения в дискуссиях внутри ЕС – как фиксировать в паспортах вакцинацию препаратами, еще не получившими одобрение регулятора – Европейского агентства по лекарственным средствам (ЕМА). В частности, Венгрия и Словакия одобрили применение российского препарата «Спутник V», не дожидаясь решения ЕМА об их одобрении. «Сложно понять, в чем заключается добавочная стоимость [схемы путешествий с ковид-паспортами], учитывая обстоятельство с применением вакцин, которые были одобрены разными властями», – отметил дипломатический источник FT. Однако представитель Венгрии в ходе дискуссии настоял, чтобы Еврокомиссия включила не зарегистрированные ЕМА вакцины в перечень, который может быть указан в ковид-паспорте, пишет издание.

На пути введения паспортов есть и другие препятствия. Так, вакцинация пока доступна далеко не всем – в частности, молодые люди находятся в конце очереди на получение препарата от коронавируса.

Как ранее отмечали в МИД Бельгии, введение онлайн-сертификатов для поездок будет дискриминацией в отношении тех, у кого нет доступа к вакцинам.

При этом страны ЕС сталкиваются с перебоями в поставках вакцин. По состоянию на 4 марта доля вакцинированных в странах ЕС составляет менее 10%, в большинстве стран объединения этот показатель составляет 5% и меньше. Также нет гарантий, что привитые от COVID-19 люди не могут являться разносчиками вируса, указали во Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ).

Наконец, для внедрения паспортов необходимо обеспечить наличие соответствующей инфраструктуры в аэропортах и на таможне.

Когда могут быть введены паспорта

В Еврокомиссии заявляли, что черновик законопроекта о введении электронных сертификатов будет представлен в марте. На его доработку уйдет по меньшей мере три месяца, отмечает портал Euronews. Как следствие, если идея с ковид-сертификатами будет реализована, то не раньше июля, прогнозирует издание.

С учетом всех трудностей в Еврокомиссии вряд ли успеют ввести ковид-паспорта к лету, сомневается генеральный директор туристического сервиса Lastminute.com Марко Коррадино. По его словам, у стран ЕС вряд ли получится подготовить соответствующую инфраструктуру к июню. По его мнению, более практичный способ снять ограничения на поездки – заключение двусторонних договоров между странами. Например, в феврале Израиль и Греция приняли решение о том, что вакцинированные граждане смогут перемещаться между этими странами, не предъявляя отрицательный тест на коронавирус.

Пока в Евросоюзе не комментировали возможность открытия границ для привившихся россияне. Глава МИД России Сергей Лавров отмечал, что введение обязательных сертификатов вакцинации для свободного передвижения между странами Евросоюза противоречит идеям демократии. «Есть решение в странах Евросоюза о том, что вакцинация добровольна. Если будет введен ковидный паспорт, то это будет противоречить принципу добровольности», – утверждал он.

Пресс-секретарь президента России Дмитрий Песков заявлял, что говорить о введении ковид-паспортов в России преждевременно. В то же время, если систему ковид-сертификатов введут в ЕС, это может стать вопросом для будущих контактов, добавил Песков.

Введение сертификатов поддерживает российский «Аэрофлот». Многие игроки рынка авиаперевозок называют информационный обмен важным условием восстановления международного воздушного сообщения, сказал РБК представитель «Аэрофлота» Михаил Демин. «При этом, по нашему убеждению, такой обмен должен быть безопасным, обеспечивать соблюдение прав пассажиров, сохранность персональных данных; кроме того, система обмена данными должна быть принята всеми или большинством участников рынка авиаперевозок», – сказал он. Демин также добавил, что «Аэрофлот» участвует в проекте ИАТА по созданию цифрового паспорта путешественника, назвав эту инициативу перспективной.

<https://www.rbc.ru/politics/04/03/2021/60409af09a79470f826ccd38>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; СЕРГЕЙ ВИННИК; 2021.03.04; ФУРА НА ПРОСВЕТ; МИНТРАНС РАСКРЫЛ СИСТЕМУ БЕЗОПАСНОСТИ КРЫМСКОГО МОСТА**

Радиометрический комплекс, за считанные секунды просвечивающий «ГАЗели» и фуры. Приборы, определяющие наркотики, взрывчатку и химические вещества, даже через 60 суток после последнего контакта с ними... Конечно, большая часть системы скрыта от посторонних глаз и остается под грифом «для служебного пользования», но и публичная часть тоже впечатляет. Вчера систему безопасности Крымского моста презентовало **министерство транспорта РФ**.

Специалисты охраны моста показали 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, – рассказывает гендиректор **Управления ведомственной охраны Минтранса России Алексей**

**Ковыршин.** – В среднем досмотр машин занимает пять-семь минут. Это позволяет контролировать автомобили без снижения общей скорости грузопотока через мост.

Машина заезжает в досмотровый комплекс, и, пока водитель показывает транспортные накладные на груз, автомобиль 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 цветом светится черный металл, цвет салатный – это алюминий.

Возможности комплекса позволяют посмотреть плотность металла, его инфракрасный спектр, отделить органику 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.

В секторе для досмотра пассажиров и водителей охранники моста получили новую разработку московских инженеров – прибор «Кербер-Т». Детектор определяет широкий спектр запрещенных веществ даже через 60 суток после последнего контакта с ними. Достаточно провести по одежде салфеткой из фольги толщиной всего 0,12 микрон, чтобы понять, контактировал ли ее хозяин с нитроглицерином или курил марихуану, употреблял ли какие-то медицинские препараты. Одежду можно выстирать, но микрочастицы, которые определит «Кербер-Т», все равно останутся.

На крымском берегу брат-близнец инспекционно-досмотрового комплекса уже готов, но пока проходит комплектование инженерной начинкой. К слову, если до сих пор на «дороге жизни» крымчан не было серьезных происшествий, значит, система работает безотказно.

### **КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; ИГОРЬ ФЕКЛИСОВ; 2021.03.05; БЕСПИЛОТНИКИ НА ЗЕМЛЕ И ВОДЕ: МЕГАФОН И РОСМОРПОРТ ВОШЛИ В АССОЦИАЦИЮ «ЦИФРОВОЙ ТРАНСПОРТ И ЛОГИСТИКА»**

По последним оценкам, в России 80% компаний транспортной отрасли внедряют новые бизнес-модели на основе цифровых технологий

Ассоциация «Цифровой транспорт и логистика» (ЦТЛ) пополнилась новыми компаниями – в список участников вошли МегаФон и Росморпорт. Напомним, ЦТЛ объединяет цифровых лидеров, которые развивают в России транспорт и логистику. Сама ассоциация была создана в 2019 году при поддержке **Министерства транспорта РФ** отраслевыми компаниями – в частности, **РЖД, Аэрофлот, РТ-Инвест** Транспортные Системы, Автодор, Госкорпорация по ОрВД, ТрансТелеКом и Азимут.

#### **«ПЕРЕД НАМИ СТОЯТ СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ»**

В свою очередь МегаФон на текущий момент стал первым участником ассоциации, который работает в сегменте беспроводной связи. В наблюдательном совете ЦТЛ компанию будет представлять генеральный директор Геворк Вермишян. МегаФон сейчас известен как компания, активно развивающая собственную масштабную экосистему уникальных цифровых продуктов.

– Компетенции компании в области аналитики больших данных, видеоаналитики и других современных сервисов позволяют проводить оценки ключевых показателей развития города или региона и на основе этих данных формировать объективную картину потребности территорий в строительстве инфраструктурных объектов, дорог, мостов, развязок, – рассказывает Геворк Вермишян. – Мы будем рады делиться нашей экспертизой и возможностями в рамках работы ассоциации и тем самым участвовать в формировании будущего облика транспортного комплекса страны.

В рамках ЦТЛ МегаФон будет участвовать в разработке новых проектов в области «интернета вещей», «больших данных» и технологий связи для беспилотного транспорта. Это совместная работа целой группы отраслевых российских компаний, входящих в ассоциацию.

– Такая синергия позволит традиционным транспортным компаниям использовать передовые практики в области «цифры», находить новые возможности для интеграции и разработки совместных проектов, – отмечает заместитель министра транспорта России Кирилл Богданов. – Перед нами стоят стратегические задачи – от внедрения электронного документооборота в логистике, повышения мобильности пассажиров и грузов до коммерческого использования беспилотных технологий. Всесторонний взгляд и проведение пилотных проектов с участием широкого круга компаний ускорит их выполнение.

### БУДУЩЕЕ – ЗА МОРСКИМИ БЕСПИЛОТНИКАМИ

Заместитель генерального директора ФГУП «Росморпорт» Сергей Симонов отмечает, что вступление в ассоциацию позволит объединить ресурсы ведущих компаний в области цифровой трансформации бизнес-процессов с ведущими компаниями. А итоговая задача этой работы – цифровая трансформация транспортной отрасли всей страны.

Директор ассоциации ЦТЛ, генеральный директор «РТ-Инвест Транспортные Системы» Антон Замков назвал «Росморпорт» стратегической компанией для работы всего объединения. «Росморпорт», напомним, – это системообразующая организация для всей российской портовой системы. Таким образом, на площадке ассоциации теперь собраны ведущие компании, представляющие все виды транспорта.

«Росморпорту» сейчас уже есть чем похвастаться в области развития собственных цифровых технологий. В районе морского порта Геленджика сейчас тестируется система безэкипажного судовождения. Если эксперимент завершится успехом, в будущем экипаж, находящийся на головном судне, сможет вести по морю целый караван судов.

Плюсов внедрения такой системы – множество. Это в итоге улучшит координацию действий внутри группы кораблей, сделает судовождение более безопасным, экологичным (расходы топливо существенно уменьшатся). Как итог – экономия на перевозках по морю до 10%.

Также «Росморпорт» внедряет сейчас на своих судах технологии e-Навигации (электронной навигации), элементы искусственного интеллекта в организацию движения судов, технологии информационного моделирования при проектировании и строительстве различных объектов на территории морских портов.

### МИЛЛИОНЫ БИЛЕТОВ ОФОРМЛЯЮТСЯ ЧЕРЕЗ МОБИЛЬНОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ

Заместитель генерального директора «РЖД», член Набсовета ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» Евгений Чаркин отмечает, что цифровая трансформация «Российских железных дорог» задает условия для безопасной, конкурентоспособной и устойчивой работы компании сейчас и в будущем.

Например, когда началась пандемия коронавируса, компания оперативно перешла на удаленную работу. Шутка ли – всего за две недели внутри РЖД и их подразделений организовали 115 тысяч (!) удаленных рабочих мест. Помимо этого, в 2020 году запустили целый список различных новых электронных сервисов для грузоотправителей, пассажиров, операторов подвижного состава, сотрудников компании и для организации взаимодействия с федеральными органами исполнительной власти.

– В условиях пандемии очень востребованным оказался сервис юридически значимого электронного документооборота, – отмечает Евгений Чаркин. – Им воспользовались более 21 тыс. наших контрагентов, оформлено более 3,8 млн электронных документов.

Аналогичные внутренние системы тоже активно развиваются. Например, сервисным порталом для работников РЖД сейчас пользуются уже более 500 тысяч человек.

О пассажирах, конечно, тоже не забывают. Мобильное приложение «РЖД Пассажирам» становится все более удобным, обрывает новыми возможностями.

– За год через мобильное приложение оформлено 14,7 млн билетов в дальнем следовании и 2 млн билетов в пригородном сообщении, – рассказывает Чаркин.

«Цифра» теперь везде, она внедряется по всем направлениям работы холдинга. Вот неполный список новых возможностей:

– технология распределенного реестра (сервис контроля жизненного цикла рельсовой продукции),

– смарт-контракты (сервис доверенной среды локомотивного комплекса),

– цифровое моделирование в строительстве и эксплуатации инфраструктуры (проект цифрового двойника инфраструктуры),

– искусственный интеллект (беспилотное вождение поездов).

– Это позволило создать хороший технологический задел для развития РЖД в 2021 году,

– резюмирует заместитель генерального директора «РЖД».

### ВРЕМЯ «ЦИФРЫ»

В свою очередь один членов ассоциации ЦТЛ – **Аэрофлот** первым в стране начал переход к электронным накладным для перевозок грузов на внутренних линиях. Эта система уже действует при перелетах между аэропортом Шереметьево и Владивосток, а в дальнейшем будет распространяться и на другие направления.

В чем суть этих самых электронных накладных? Теперь не нужно перемещать туда-сюда бумажные документы, все делается в «цифре».

– То есть несколько производственных участков выполняют операции с грузовыми документами одновременно, что существенно снижает стоимость наземного обслуживания и сокращает необходимое для него время, – объясняют в **пресс-службе Аэрофлота**.

Стоит отметить, что ранее **Аэрофлот** получил премию «Время инноваций 2020» – за проект «Монитор руководителя». Это собственная разработка компании, которая в режиме реального времени предоставляет руководству и менеджерам компании онлайн-доступ к более чем 600 показателям деятельности организации. Это позволяет серьезно повышать эффективность работы.

### «ЦИФРОВАЯ ЗРЕЛОСТЬ»

«РТ-Инвест Транспортные Системы» – оператор и разработчик государственной системы «Платон», благодаря которой в России в первые появилась достоверная юридически значимая статистику об автомобильных грузоперевозках, что делает этот огромный рынок прозрачным.

Цифровая инфраструктура «Платона» на текущий момент – это 500 рамок и 100 специальных автомобилей контроля, данные бортовых устройств и маршрутных карт. Все это позволяют анализировать большой список различных параметров. Например, на основе этой информации **Росавтодор** рассчитывает интенсивность грузоперевозок по дням недели и определяет самые загруженные федеральные трассы. Это, в свою очередь, позволяет более точно планировать ремонт и расширение дорог и отдельных участков магистралей.

В период пандемии коронавируса Правительство РФ, **Минтранс России** и Минэкономразвития анализируют экономическую активность грузоперевозчиков на основе данных госсистемы. Для этого ежедневно формируется индекс «Платона» – соотношение фактического пробега грузовиков за последние три года.

Согласно исследованию Strategy Partners, проведенного по заказу Минцифры России, транспортная отрасль получила первую оценку «цифровой зрелости»: 80% компаний транспортной отрасли внедряют новые бизнес-модели на основе цифровых технологий, более половины транспортных и логистических предприятий приступили к реализации собственных стратегий цифровой трансформации.

<https://www.kp.ru/daily/27247/4376714/>

### **МОСКОВСКИЙ КОМСОМОЛЕЦ; ОЛЬГА БОЖЬЕВА; 2021.03.05; АВИАЭКСПЕРТ ОЦЕНИЛ ИНИЦИАТИВУ ЗАГАДОЧНЫХ ПОЛЕТОВ «В НИКУДА»; В РОССИИ НАЙДЕТСЯ МАЛО ЖЕЛАЮЩИХ ПРОСТО ПОЛЕТАТЬ НА САМОЛЕТЕ**

Чтобы выжить в трудные времена пандемии и локдаунов абсолютно креативное решение предложила австралийская авиакомпания Qantas. В период, когда границы закрыты, а перелеты сокращены до минимума, она организовала необычный сервис – так называемые, «таинственные полеты». Это когда авиапассажир покупает билет на самолет Boeing 737 где-нибудь в Мельбурне или Сиднее и отправляется в короткое путешествие. Куда – неизвестно. Конечным пунктом примерно двухчасового полета может стать один из тропических островов, либо какой-то туристический центр страны. Ну, а потом обратно.

Цены на столь необычный полет, которые зависят от уровня обслуживания и класса размещения в салоне, варьируют в районе 476 -1000 евро. В сервис входит обед на борту с дегустацией вин, а далее кому как повезет – либо услуги гида в одном из австралийских городов, либо просто возможность поплавать в теплом море.

По мысли организаторов, такие полеты «в никуда» – реальный шанс поддержать авиакомпании, которые находятся на грани банкротства, а также помогут поддерживать навыки пилотов на должном уровне.

Имеет ли смысл организовать такие полеты в России, чтобы поддержать наши авиакомпании? Об этом «МК» рассказал **Заслуженный пилот, председатель комиссии по гражданской авиации Общественного совета при Ространснадзоре Олег Смирнов.**

– Этот шаг австралийцев некоторыми может восприниматься как абсурд, но на самом деле в нем есть глубокий смысл, – считает эксперт. – Из-за локдауна многие не только австралийские, но и российские, и американские летчики потеряли навыки, так как месяцами сидят на Земле. А навык дается не президентом, не Папой Римским и даже не **министром транспорта**. Он дается тренировками, и его нужно восстанавливать.

Так что руководство этой австралийской авиакомпании убивает сразу двух зайцев. Во-первых, восстанавливает навыки своих пилотов, заставляя их ежедневно летать, выполняя взлет-посадку, что очень важно. Да при этом еще не тратит деньги, а зарабатывает их с помощью такой необычной услуги, которую предоставляет всем желающим.

Но у нас, к сожалению, такие методы восстановления летных навыков пилотов, думаю невозможны. Для большинства руководителей наших авиакомпаний уровень профессионализма летчиков не является приоритетом. Для них сейчас главный вопрос – это прибыль. А в России заработать на таких катаниях не получится. Олигархи имеют собственные самолеты. А уровень платежеспособности обычных австралийских граждан превышает уровень платежеспособности россиян в десятки раз.

Так что, думаю, желающих за свои «кровные» просто прокатиться неизвестно куда, найдется не много. У нас в стране в это сложное время механизмы поддержания авиации тоже имеются. И они используются. Сегодня выделяются миллиарды для поддержания авиакомпаний. И это работает. При этом условие такое: эти деньги будут выплачены только тем, кто во времена простоя сумеет сохранить не менее 85% летного и инженерно-технического персонала. И точно так же – не менее 85% работников аэропортов. Такие меры дают возможность сохраниться авиапредприятиям и авиакомпаниям, иначе они бы у нас уже давно развалились.

<https://www.mk.ru/social/2021/03/04/aviaekspert-ocenil-iniciativu-zagadochnykh-poletov-v-nikuda.html>

### **КОММЕРСАНТЪ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2021.03.05; ПАНЕЛЬ ГОСУПРАВЛЕНИЯ; КОНТРОЛЬ И НАДЗОР ОТКРОЮТСЯ ДЛЯ ГИБКОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ**

Минэкономики достраивает архитектуру управления контрольно-надзорной деятельностью для внедрения доказательного регулирования в этой сфере. Ведомство утвердило план оценки эффективности новых обязательных требований: по четырем видам контроля эта работа должна завершиться уже к 1 июня. Параллельно ведомство готовится к запуску с июля 2021 года нового реестра проверок. Он будет интегрирован с реестрами обязательных требований, системой досудебного обжалования, порталом госуслуг — и станет точкой сбора унифицированных данных для специально созданной в Белом доме рабочей группы по принятию решений в сфере контроля и надзора.

В соответствии с новой концепцией гибко настраиваемой контрольно-надзорной деятельности (КНД) Минэкономики определило первые виды контроля, для которых надзорным органам предстоит пересмотреть обязательные требования уже к июню 2021 года. После срабатывания «регуляторной гильотины» в январе перечень требований уже был существенно обновлен: взамен 3 тыс. актов принято около 0,5 тыс. (неактуализированные требования не могут проверяться контролерами за исключением спорных норм, которые пока включены в «белый» список, но отложены для дальнейшего пересмотра).

Как пояснили “Ъ” в Минэкономики, перечень на пересмотр сформирован с учетом анализа ведомств с наибольшим количеством проверок и жалоб от компаний, а также численности контролируемых субъектов.

На первом этапе в план по пересмотру обязательных требований вошли Минприроды (в части обращения отходов и платы за негативное воздействие на окружающую среду), Минтруд (оценка условий труда) и Роспотребнадзор (установление санитарно-защитных зон) — оценивать будут исполнимость требований, а также соразмерность затрат на соблюдение степени предотвращаемого риска. Согласно правилам, оценка должна содержать данные о динамике ведения бизнеса, фактических расходах и доходах предпринимателей, а также данные судебной практики и контрольно-надзорной деятельности — доклад об этом ведомства представят в Минэкономики и Минюст до начала лета. Действие регуляторных актов, которые пройдут оценку, будет автоматически продлено. Глава профильного департамента Минэкономики Александр Литвак отмечает, что это позволит «оценить достижение целей регулирования, принять необходимые корректирующие действия с учетом фактических показателей и результатов применения требований».

Пересмотр обязательных требований — лишь часть работы Белого дома по гибкому дерегулированию экономики.

Вчера Минэкономики опубликовало на [regulation.gov.ru](http://regulation.gov.ru) проект постановления, регламентирующий правила ведения нового реестра проверок, проводимых госорганами. Они устанавливают порядок и сроки внесения контрольными органами сведений о контрольных мероприятиях, решениях и мерах по результатам проверок. Реестр по-прежнему будет вести Генпрокуратура, но теперь в рамках жесткой классификации, что не позволит контролерам вносить в реестр, а значит, и проводить несанкционированные проверки. «Закон о контроле запустил новый виток цифровизации: предприниматели будут видеть информацию о проверках онлайн и взаимодействовать с контролером или обжаловать результаты мероприятий на основе этих данных», — отмечает замглавы Минэкономики Алексей Херсонцев.

Предполагается, что реестр будет интегрирован с другими государственными информсистемами, в том числе он учтет сводные данные досудебного обжалования претензий контролеров. Сведения же реестра будут автоматически направляться в государственную автоматизированную информсистему «Управление», а также на портал

госуслуг, где бизнес сможет узнать о запланированных проверках. Данные о нарушениях войдут в реестр обязательных требований и могут быть учтены при их пересмотре.

Ожидается, что консолидация всех данных о КНД в рамках одного реестра даст властям возможности ситуативной донастройки контроля и надзора — ранее, напомним, Белый дом уже сообщил о создании профильной рабочей группы по управлению такими данными для принятия оперативных регуляторных решений.

<https://www.kommersant.ru/doc/4713506>

### **ПРАЙМ; 2021.03.04; ГЛАВГОСЭКСПЕРТИЗА РФ ОДОБРИЛА ПРОЕКТ ДНОУГЛУБЛЕНИЯ СПГ-ТЕРМИНАЛА НА КАМЧАТКЕ**

ФГУП «Росморпорт» получило положительное заключение Главгосэкспертизы России на дноуглубительные работы по проекту создания СПГ-терминала в бухте Бечевинская на Камчатке, сообщили в **пресс-службе** предприятия.

«ФГУП «Росморпорт» завершило корректировку проектной документации на дноуглубительные работы по проекту создания СПГ-терминала в бухте Бечевинская и получило положительное заключение ФАУ «Главгосэкспертиза», – говорится в сообщении.

Предприятие ведет подготовку к заключению государственного контракта. «Подрядная организация будет определена конкурсным путем», – сообщили в «Росморпорте», добавив, что проведение конкурса планируется во втором квартале текущего года. При этом попытки найти подрядчика уже предпринимались предприятием раньше.

Терминал СПГ в бухте Бечевинская – проект, реализуемый «Росморпортом» совместно с «Новатэком». Терминал будет осуществлять функции перевалочного хаба по хранению и перегрузке СПГ, доставляемого из морского порта Сабетта и экспортируемого в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Реализация проекта позволит увеличить объем перевозки по Северному морскому пути и может стать частью плана по повышению уровня газификации Камчатского края.

Ввести в эксплуатацию первую очередь комплекса на Камчатке «Новатэк» планирует в феврале 2023 года.

Проектная мощность терминала – 21,7 миллиона тонн СПГ в год. Объем дноуглубительных работ составит 16,5 миллиона кубометров грунта. Проект входит в **Комплексный план развития магистральной инфраструктуры** до 2024 года.

### **ТАСС; 2021.03.04; В ЛЕНОБЛАСТИ ОТРЕМОНТИРУЮТ ДЕВЯТЬ УЧАСТКОВ ТРАСС ДО КОНЦА ЛЕТА 2021 ГОДА ПО НАЦПРОЕКТУ**

Управление автомобильных дорог Ленинградской области ГКУ «Ленавтодор» планирует отремонтировать девять участков региональных трасс до конца летнего сезона 2021 года по **нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Об этом сообщили ТАСС в четверг в **пресс-службе** комитета по дорожному хозяйству Ленобласти.

«Все дороги по **нацпроекту** мы ремонтируем в этот сезон (весна-лето 2021 года), который начинается примерно с конца апреля», – сказал собеседник агентства.

Он уточнил, что речь идет об участках дорог Красное Село – Гатчина – Павловск (от поселка Виллози до деревни Вайялово), Зеленогорск – Приморск – Выборг (от границы с Санкт-Петербургом до поселка «Финский бриз») Санкт-Петербург – Ручьи (от Кольцевой автомобильной дороги (КАД) до поселка Лебяжьего) и всей дороги Новый Петергоф – Низино – Сашино.

Кроме того, по **нацпроекту** планируется обновить участки Гостилицкого шоссе, трассы Волосово – Копорье, дороги Лодейное Поле – Тихвин -Будогощь между деревнями Липная Горка и Ругуй. Дорожники полностью отремонтируют дорогу Елизаветинка –

Медный завод во Всеволожском районе, где также будет выполнен ремонт участка дороги Осиновая Роща – Магистральная от Петербурга до деревни Вартемяги.

### **REGNUM; 2021.03.04; В ЯРОСЛАВЛЕ ВЫДЕЛИЛИ ДЕНЬГИ НА ЗАВЕРШЕНИЕ РАБОТ НА ДОБРЫНИНСКОМ МОСТУ**

Бюджет Ярославля выделил 219 миллионов рублей на завершение реконструкции Добрынинского путепровода. Решение об этом принял 3 марта муниципалитет Ярославля. Поправку в бюджет 2021 года внесла мэрия города. Дополнительные доходы у Ярославля не появились. Средства на Добрынинский мост власти возьмут из других статей: 79 млн с исполнения судебных решений, 90 млн с уличного освещения, 20 млн взносов в фонд капремонта (второе полугодие), а также 30 млн из резервного фонда. Мэр Владимир Волков пообещал, что сокращение других статей – временная мера. Затем деньги компенсирует областной бюджет.

«Это изменение вносится не на пустых обещаниях, есть результаты совещания, это протоколы, есть переписка, где нам гарантируют возврат этих средств, поэтому деньги не из нашего бюджета. Сейчас нужно не потерять время, чтобы в строительный сезон получить подрядчика, а не получить его в июле месяце, и тогда мы уходим с ремонтом моста в 22 год. Для этого эта процедура и проводится, деньги нам будут возвращены», – заверил депутатов мэра Ярославля Владимир Волков.

Как ранее сообщало ИА REGNUM, из-за возможных ошибок в проектировании часть моста после реконструкции оказалась неработоспособна, движение по ней закрыто.

Как сообщили представители мэрии, конкурс на завершение реконструкции путепровода будет объявлен в марте. Дату завершения работ власти пока не называют.

<https://regnum.ru/news/3206463.html>

### **РИА ФАН; 2021.03.04; ЕДИНЬЙ БИЛЕТ НА ВСЕ ВИДЫ ТРАНСПОРТА ПОЗВОЛИТ ПУТЕШЕСТВОВАТЬ ПО ВСЕЙ РОССИИ**

Пассажиры смогут покупать единый билет, оформленный на весь путь следования, для пользования разными видами транспорта. Как выяснил ФАН, такой законопроект разработали в **Министерстве транспорта России**. Так, пассажиры смогут ездить с пересадками по одному билету.

Документ уже получил одобрение правительственной комиссии по законопроектной деятельности, далее его внесут на рассмотрение Государственной думы.

Билет один – транспорт разный

Законопроектом (есть в распоряжении ФАН) вводятся единые билеты для пассажиров и грузов. Предусматривается также порядок взаимодействия между разными транспортными организациями при осуществлении ими прямых смешанных перевозок. По мнению ведомства, это позволит внедрить билет для всех видов городского общественного транспорта, который в перспективе можно будет использовать при поездках по всей стране.

Как подчеркивают в **Минтрансе**, в действующем законодательстве содержится правовое регулирование прямых смешанных перевозок грузов – в разных актах. Однако характер содержащихся в них норм не позволяют говорить именно о правовых основах в области перевозок. По мнению ведомства, законопроект решает проблему отсутствия в законодательстве положения о перевозках пассажиров разными видами транспорта по единому билету.

«В законопроекте особое внимание уделено вопросам заключения соглашений между транспортными организациями по вопросам взаимодействия при осуществлении перевозок и вопросам распределения ответственности за причинение вреда», – отмечается в пояснительной записке к документу.

Сама новелла направлена на системное регулирование основных отношений между транспортными организациями. Ее цель – наладить взаимодействие различных видов транспорта для современного и качественного обеспечения потребности граждан.

«Принятие законопроекта определит существенные условия взаимодействия транспортных организаций при перевозках, – убеждены авторы инициативы. – Кроме того, устраняются логистические ограничения при перевозках различными видами транспорта».

В документе также поясняется, что новые правила повысят доступность услуг по перевозкам и сократят сроки доставки и потребительских затрат на перевозку. Кроме того, повысятся темпы формирования транспортных коридоров и мобильность населения отдельных регионов. Также появится возможность создания общего рынка транспортных услуг, снижения вредного воздействия на окружающую среду и здоровье человека. Будет сформирован благоприятный инвестиционный климат.

По информации ФАН, заключения на документ предоставляли Совет при **президенте РФ** по кодификации и совершенствованию гражданского законодательства, институт законодательства и сравнительного правоведения при правительстве РФ и Государственно-правовое управление президента. Добавим, что в сопроводительных к законопроекту документах отмечено, что правительство учло данные замечания.

Например, эксперты Совета при **президенте РФ** по кодификации отметили ряд замечаний. Так, в документе предусматривается право на односторонний отказ от соглашения об организации прямого смешанного сообщения. Для этого контрагент, «выходящий» из обязательства, должен уведомить всех прочих участников соглашения за три месяца до расторжения договора.

«Ранее Совет отмечал, что подобное регулирование перевозочных отношений допустимо лишь в случае, если соглашение об организации прямого смешанного сообщения заключено без указания срока его действия, – сказано в заключении. – Договоры, заключенные на определенный срок, не должны прекращаться в одностороннем порядке по свободному заявлению участника сделки».

С самолета на автобус по одному билету

В Государственной думе новую инициативу поддержали. Так, президент Союза транспортников России, первый зампред комитета по транспорту и строительству Виталий Ефимов напомнил ФАН, что, фактически, единые билеты уже существуют в отдельных регионах. Например, «Единый» проездной на метро, автобусы, трамваи и троллейбусы появились в Москве еще в 2013 году. Тогда же была введена транспортная карта «Тройка», которую можно также использовать для оплаты проезда в общественном транспорте столицы. Затем подобные карты стали использовать и в других городах России.

«Я всецело поддерживаю новую инициативу, – сказал Виталий Ефимов. – Мне кажется, для граждан, часто путешествующих из одного региона в другой, например из Москвы в область, будет очень удобно. Было бы отлично, если бы «Тройкой» ты мог пользоваться не только в метро, но и на пригородной электричке, а затем на автобусе или даже на такси».

Глава правления Ассоциации юристов (АЮР) России Владимир Груздев добавил, что транспортные компании смогут заключать соглашения и создавать смешанные маршруты, по которым граждане будут путешествовать по единому билету.

«Инициатива позволит гражданам получать возможность покупать один билет на маршрут, предусматривающий пересадки на разные виды транспорта. Допустим, прилететь самолетом, сесть на поезд, а после проделать заключительную часть пути на автобусе», – сказал он ФАН.

По его словам, практика внедрения единых билетов на маршрутах дальнего следования стала нарабатываться после воссоединения Крыма с Россией. Компания РЖД развивает в этом направлении комбинированные маршруты.

«Важным преимуществом маршрута по единому билету является состыковка рейсов. Пассажиру, скажем, прибывшему поездом, не придется долго ждать автобуса. Достаточно будет дойти до остановки, сесть в автобус, и рейс может отправиться через несколько минут», – рассказал Владимир Груздев.

Председатель правления АЮР подчеркнул, что при покупке единого проездного пассажиру оформляют билет на самолет и талон, предоставляющий право на проезд в автобусе. Система единого билета предусматривает круглосуточное сопровождение пассажира на протяжении всего маршрута.

«Подготовленный проект закона создает правовую базу для развития системы единого билета на различных маршрутах, – резюмировал Владимир Груздев. – В перспективе при развитии взаимодействия транспортных компаний формат может стать более гибким, и тогда граждане получают возможность самостоятельно прокладывать комплексные маршруты. Также проект прописывает вопросы компенсации гражданам в случае причинения им какого-либо ущерба в поездке».

Ранее на портале мэра столицы сообщили, что жители Москвы в последний год стали чаще пополнять карту «Тройка» с помощью онлайн-сервиса «Мои платежи». Так, с февраля 2020 года горожане дополнили «Тройку» онлайн более 40 тыс. раз. Для сравнения, в 2019 году количество транзакций было порядка 17 тыс. В среднем пользователь перечисляет на «Кошелек» более 400 руб. ежемесячно.

<https://riafan.ru/1398321-edinyi-bilet-na-vse-vidy-transporta-pozvolit-puteshestvovat-po-vsei-rossii>

### **ТАСС; 2021.03.04; РЕКОНСТРУКЦИЮ ЧУЙСКОГО ТРАКТА В АЛТАЙСКОМ КРАЕ ОЦЕНИЛИ В 50 МЛРД РУБЛЕЙ**

Губернатор Алтайского края Виктор Томенко попросил содействия **председателя правительства РФ Михаила Мишустина** в вопросе формирования дорожной карты реконструкции Чуйского тракта до 2030 года. На расширение полос может понадобиться порядка 50 млрд рублей, сообщил Томенко на пресс-конференции в четверг.

«Мы сформулировали и озвучили просьбу дальнейшего развития и реконструкции Чуйского тракта. Это серьезная федеральная трасса протяженностью почти 1 тыс. км, 316 км из которых проходит по краю. 52 км различных участков этой дороги модернизированы и расширены и выполняют свои функции. Остальная дорога, которая востребована и интенсивно загружена, до 43 тыс. автомобилей в сутки, в двухполосном исполнении, это очень опасно и некомфортно. Планы у **Росавтодора** по ее реконструкции есть, но они среднесрочные, и хотелось бы «видеть свет в конце тоннеля». Я попросил Михаила Владимировича **Мишустина** утвердить дорожную карту развития Чуйского тракта до 2030 года», – сказал Томенко.

Он отметил, что основная проблема Чуйского тракта в Алтайском крае – его узость. По словам губернатора, **Мишустин** поддержал предложение региона и дал соответствующие поручения.

«Будем работать, чтобы дорожная карта появилась и темпы работ на тракте ускорились. Объект федеральный, но для края это очень важный вопрос. Речь идет о нескольких миллиардах рублей – до пяти десятков миллиардов может потребоваться средств. Даже растянутые на 8-9 лет – это серьезные инвестиции», – отметил Томенко.

Чуйский тракт – федеральная автомобильная дорога, проходит по территории Новосибирской области, Алтайского края и Республики Алтай. По версии журнала National Geographic, входит в десятку красивейших дорог мира.

<https://tass.ru/sibir-news/10831021>

### ТАСС; 2021.03.04; МИШУСТИН ПОДДЕРЖАЛ НАЧАЛО РАБОТЫ МЕЖДУНАРОДНОГО ТЕРМИНАЛА АЭРОПОРТА КЫЗЫЛА УЖЕ В 2021 ГОДУ

Премьер-министр РФ Михаил Мишустин поддержал предложение главы Республики Тыва Шолбана Кара-оола ввести в действие уже в этом году международный терминал аэропорта Кызыла.

«Если это возможно, попросил бы, чтобы не 2021-2022 год был. Мы можем справиться в 2021-м», – сказал Кара-оол в ходе встречи с Мишустиним. Он рассказал, что аэропорту не так давно был присвоен международный статус. «Остается только его ввести в действие», – добавил Кара-оол.

«Очень поддерживаю то, что было сказано. Потому что международный статус даст возможность развивать ваши отношения с другими странами», – ответил премьер.

По словам главы республики, уже выделены средства на проектную документацию, которая должна быть готова уже в этом марте. Он отметил, что пока еще не поданы документы в Минтранс, но это будет сделано.

Аэропорт Кызыла (ФКП «Аэропорт Кызыл») основан в 1946 году, сотрудничает с тремя российскими авиакомпаниями («Нордстар», «КрасАвиа» и «ИрАэро»), обеспечивающими сообщение республики с Москвой, Красноярском, Новосибирском, Иркутском и Абаканом. Базовый перевозчик – авиакомпания «Тува Авиа», чья география полетов ограничена домашним регионом. В сентябре 2019 года аэропорт Кызыл получил статус международного. Ранее в ходе реконструкции была удлинена взлетно-посадочная полоса до 3 км, а также модернизированы наземные мощности и службы, что позволило авиапредприятию принимать суда любого типа.

<https://tass.ru/ekonomika/10833225>

### ТАСС; 2021.03.04; БУРЯТИЯ ПРИОБРЕТЕТ 5% АКЦИЙ АВИАКОМПАНИИ «АВРОРА»

Республика Бурятия приобретет 5% акций авиакомпании «Аврора», сообщили журналистам в четверг в пресс-службе регионального Минтранса со ссылкой на зампреда правительства Бурятии по развитию инфраструктуры Евгения Луковникова.

Для развития воздушного сообщения на Дальнем Востоке по поручению президента России Владимира Путина на базе «Авроры» будет создан новый дальневосточный авиаперевозчик.

«Республика Бурятия приобретет 38 861 штуку обыкновенных акций акционерного общества «Авиакомпания «Аврора», что составляет 5% уставного капитала, за символическую сумму – 10 копеек», – приводятся в сообщении слова Луковникова.

В министерстве пояснили, что «по директиве правительства России Корпорации развития Сахалинской области передан пакет акций для передачи в собственность 10 субъектов Дальнего Востока по 5% акций от уставного капитала авиакомпании «Аврора». Таким образом, в управлении дальневосточной авиакомпанией примут участие все регионы Дальнего Востока, Минвостокразвития России и Минтранс России.

«В 2021 году планируется разработать программу маршрутной сети единой дальневосточной авиакомпании с учетом потребности регионов. На первом этапе – обеспечение связанности дальневосточных регионов с финансированием из федерального бюджета. Для Бурятии планируется субсидирование маршрута Улан-Удэ – Владивосток», – пояснили в пресс-службе.

Сейчас по постановлению правительства России субсидируются полеты из Улан-Удэ в Читу, Хабаровск, Якутск и Благовещенск.

### **ТАСС; 2021.03.04; ПОЛЬСКАЯ АВИАКОМПАНИЯ LOT ВОЗОБНОВИЛА ПОЛЕТЫ В МОСКВУ – ПРЕСС-СЛУЖБА ПЕРЕВОЗЧИКА**

Польские авиалинии LOT («Лот») возобновили рейсы в Москву. Об этом корр. ТАСС сообщили в четверг в **пресс-службе** авиакомпании.

Первый с весны прошлого года прямой рейс LOT по маршруту Варшава – Москва – Варшава состоялся в понедельник 1 марта. «LOT выполняет полеты в Москву два раза в неделю (в понедельник и пятницу)», – информировали в **пресс-службе**.

«Перед поездкой в Москву пассажиры должны проверить информацию, касающуюся необходимых тестов и других дополнительных документов, а также об обязательном или рекомендуемом карантине. В аэропорту и в самолете необходимо носить маски, сохранять социальную дистанцию», – указали в авиакомпании.

«Что касается рейсов в летнем сезоне, все будет зависеть от национальных правил, а также от эпидемической ситуации», – подчеркнули в LOT, отвечая на вопрос о планах перевозчика на будущее.

Российская **авиакомпания «Аэрофлот»** возобновила грузопассажирские рейсы в Варшаву в конце декабря прошлого года. Рейсы осуществляются два раза в неделю – по четвергам и субботам.

Полный запрет на международное авиасообщение, введенный Польшей в середине марта из-за пандемии, был отменен в ночь с 16 на 17 июня для стран Европейского союза и ряда других направлений. Россия была выведена из польского списка стран, с которыми запрещено авиасообщение, 2 сентября. Тем не менее до сих пор попасть в Польшу из-за пределов ЕС могут только дипломаты с семьями, иностранцы – супруги или дети польских граждан, а также обладатели права на постоянное или временное проживание, работу или учебу в стране.

### **ТАСС; 2021.03.05; КРУШЕНИЕ САМОЛЕТА АН-2 В МАГАДАНЕ ПРОИЗОШЛО ИЗ-ЗА ПРЕВЫШЕНИЯ ВЗЛЕТНОЙ МАССЫ**

Причиной аварийной посадки самолета Ан-2 в Магадане, в результате которой пострадали вахтовики, стало превышение взлетной массы на 410 кг. Об этом в пятницу сообщили ТАСС в правительстве Магаданской области.

«Да, информация такая есть. Причина в превышении взлетной массы», – рассказали в правительстве.

Межгосударственный авиационный комитет (МАК) выяснил, что реальный вес багажа на самолете был намного больше заявленного. Также не было проверено, насколько равномерно размещен груз.

Авария произошла 20 февраля 2020 года. Тогда в правоохранительных органах и правительстве региона рассказали, что самолет совершил экстренную посадку сразу после взлета на аэродроме в Магадане. На борту были два члена экипажа и 12 пассажиров – вахтовики горнодобывающей компании «Т-цемент», летевшие в поселок Сеймчан Магаданской области для работы. Пострадавшие были госпитализированы, пятеро остались в больнице с компрессионными переломами позвоночника, остальные отпущены на амбулаторное лечение. МАК сформировал комиссию по расследованию.

<https://tass.ru/obschestvo/10840213>

### **КОММЕРСАНТЬ # ЧЕЛЯБИНСК (ЮЖНЫЙ УРАЛ); МИХАИЛ БЫЧКОВ; 2021.03.05; НЕДОЛГИЙ ПОЛЕТ; ДИРЕКТОРА АЭРОПОРТА ЧЕЛЯБИНСКА ОТПРАВИЛИ ПОД ДОМАШНИЙ АРЕСТ ПО ДЕЛУ О МОШЕННИЧЕСТВЕ**

Генерального директора челябинского аэропорта Андрея Осипова заключили под домашний арест по подозрению в инсценировке ДТП со служебным автомобилем авиапредприятия, позволившей получить незаконные страховые выплаты. Руководителю воздушной гавани грозит до шести лет лишения свободы. Местные СМИ со ссылкой на

источники в правоохранительных органах не исключают, что уголовное дело может повлечь за собой расследование нарушений при подготовке аэродрома к саммитам ШОС и БРИКС.

Центральный районный суд Челябинска заключил под домашний арест на два месяца гендиректора АО «Челябинское авиапредприятие» Андрея Осипова, подозреваемого в мошенничестве с использованием служебного положения (ч.3 ст.159 УК РФ), сообщили в **пресс-службе** суда.

По версии следствия, господин Осипов скрылся с места аварии, а затем предоставил в страховую компанию ложные сведения об обстоятельствах ДТП, чтобы получить выплаты. Сумма ущерба оценивается в 170 тыс. руб. Санкция инкриминируемой руководителю статьи предусматривает до шести лет лишения свободы. При этом не исключается, что главе аэропорта могут вменить другие эпизоды. Оперативное сопровождение расследования осуществляют сотрудники УФСБ региона.

АО «Челябинское авиапредприятие» входит в «Новоапорт-Холдинг», который является частью корпорации AEON бизнесмена Романа Троценко. Андрей Осипов возглавляет аэропорт Челябинска с ноября 2019 года. До этого он занимал аналогичную должность в Мурманске.

Предьдущий глава аэропорта Юрий Коньков также подвергался уголовному преследованию. В 2017 году его обвиняли в самоуправстве (ч.1 ст.330 УК РФ). Как доказал суд, руководитель, в отсутствие полномочий распоряжаться имуществом аэропорта, сдал в аренду секцию на складе транспортного оборудования, чем причинил государству ущерб в 1,67 млн руб. Уголовное дело было прекращено в связи с полным возмещением ущерба обвиняемым. Юрий Коньков получил судебный штраф в размере 70 тыс. руб.

Уголовное дело против главы воздушной гавани, по данным местных СМИ, может повлечь за собой расследование махинаций, связанных с подготовкой к несостоявшимся саммитам ШОС и БРИКС, отмененным по решению **президента РФ**. Работы по реконструкции аэродромной инфраструктуры челябинского аэропорта были выполнены с запозданием – завершить их планировалось еще в 2019 году, но сроки сдачи постоянно переносили. Летом 2020 года Счетная палата РФ в ходе проверки обнаружила незавершенные работы по расширению взлетно-посадочной полосы, реконструкции патрульной дороги и трех рулежных дорожек, а также по возведению различных сооружений.

Общий бюджет проекта реконструкции аэродрома в рамках госпрограммы «Развитие транспортной системы» и **комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** составил 5,4 млрд руб. Подрядчиком выступала компания «Центродорстрой». О завершении реконструкции аэропорта и присвоении ему третьей категории ИКАО (международной организации гражданской авиации), позволяющей отправлять и принимать самолеты в любую погоду, было объявлено лишь в феврале текущего года.

### **ПРАЙМ; 2021.03.04; МИНТРАНС РФ ПРЕДЛАГАЕТ АКТУАЛИЗИРОВАТЬ КРИТЕРИИ КАТЕГОРИЙ ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ**

**Минтранс России** предлагает актуализировать критерии определения категорий поездов для перевозки пассажиров в зависимости от скорости их движения и расстояния следования, следует из проекта приказа министерства на госпортале нормативных актов. «Существует потребность в организации перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении на расстоянии свыше 200 километров в границах одного субъекта РФ или при прохождении маршрута следования в границах не более двух

субъектов РФ, один из которых является городом федерального значения», – поясняется в документах к приказу.

Решение о необходимости разработки документа сделано на основании обращений владельцев инфраструктуры. Приказ должен вступить в силу с 1 сентября 2021 года.

«Принятие приказа **Минтранса России** «О критериях определения категорий поездов для перевозки пассажиров в зависимости от скорости их движения и расстояния следования» позволит оптимизировать непроизводительные потери на содержание парка пригородных поездов, сократить порожние пробеги подвижного состава, снизит нагрузку на пропускную способность станций стыкования поездов, где происходит пересадка пассажиров с разных направлений», – поясняется в материалах.

Согласно проекту, по расстоянию следования и условиям проезда пассажирские поезда будут подразделяться на дальние (следующие на расстояние свыше 150 километров, в составы которых включаются вагоны, отвечающие требованиям, предъявляемым к поезду в дальнем следовании) и пригородные (следующие на расстояние не более 200 километров, либо независимо от расстояния следования в границах одного субъекта или при прохождении маршрута следования в границах не более двух субъектов, один из которых является городом федерального значения).

По скорости движения пассажирские предлагается подразделить на: скоростные (маршрутная скорость движения более 91 километра в час), скорые (маршрутная скорость движения от 50 до 91 километра в час), пассажирские (маршрутная скорость движения не превышает 50 километров в час).

### **ТАСС; 2021.03.04; МИНСЕЛЬХОЗ ПРЕДЛОЖИЛ СУБСИДИРОВАТЬ ПЕРЕВОЗКИ РЫБЫ С ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА**

Минсельхоз РФ предлагает до конца 2021 года субсидировать льготные железнодорожные перевозки рыбы и рыбной продукции с Дальнего Востока. Соответствующий проект постановления размещен на официальном портале проектов нормативных актов.

«В правилах предоставления субсидий из федерального бюджета **открытому акционерному обществу «Российские железные дороги»** на возмещение потерь в доходах, возникающих в результате установления льготных тарифов на перевозку зерновых культур, продуктов переработки семян масличных культур, овощной продукции и минеральных удобрений», утвержденных указанным постановлением: дополнить абзацем «рыбы и рыбной продукции – со станций железных дорог субъектов Российской Федерации, входящих в Дальневосточный федеральный округ, в направлении станций железных дорог субъектов Российской Федерации (за исключением перевозки в пределах субъектов Российской Федерации, входящих в Дальневосточный федеральный округ)», – говорится в документе.

Субсидия будет предоставляться по 31 декабря 2021 года.

Правила предоставления **РЖД** субсидий на возмещение потерь в доходах, которые возникают из-за льготных тарифов на перевозку зерна из ряда регионов Урала и Сибири, были приняты в апреле 2019 года. Затем было принято решение о компенсации льготных тарифов на перевозку минеральных удобрений (купленных производителем масличных культур) и овощей на Дальний Восток, а также сои и ряда продуктов переработки масличных с Дальнего Востока.

<https://tass.ru/ekonomika/10838683>

### **ТАСС; 2021.03.04; ПЕНЗЕНСКИЙ ГУБЕРНАТОР ПРЕДЛОЖИЛ ОТКРЫТЬ СКЛАДЫ ПРОДУКЦИИ ИЗ РФ В ХАРБИНСКОЙ БОНДОВОЙ ЗОНЕ**

Власти Пензенской области планируют обратиться с инициативой в правительство РФ по открытию складов российской продукции в Харбинской бондовой зоне в Китае. Об этом

сообщил глава региона Иван Белозерцев, выступая в четверг с инвестиционным посланием в Пензе.

«Считаю возможным правительству Пензенской области выйти с инициативой в правительство РФ для открытия на территории Харбинской бондовой зоны централизованных складов под брендом «Сделано в России», – сказал Белозерцев.

По его словам, между правительством региона и властями китайской провинции Хэйлунцзян идут переговоры по разработке программы межрегионального торгово-экономического сотрудничества. Она будет предусматривать встречные поставки продукции с использованием железнодорожного контейнерного поезда по направлениям Пенза – Харбин и Харбин – Пенза.

Первая поставка продукции из Пензы в Харбин железнодорожным транспортом уже состоялась в сентябре 2020 года – компания RusGrain отправила во флекситанках из Пензы в Китай партию растительного масла. Груз доставили через сухопутный пограничный переход Забайкальск – Маньчжурия. Это стало возможным благодаря договоренности о развитии экспортных контейнерных перевозок с использованием флекситанков, достигнутой ОАО «РЖД» и Китайской железной дорогой.

В феврале 2021 года глава региона Иван Белозерцев и первый заместитель гендиректора компании RusGrain Михаил Петров подписали дорожную карту по развитию проекта «Пенза-Харбин», которая предусматривает создание двух транспортно-инфраструктурных комплексов на территории Пензенской области – в районе железнодорожных станций Лунино и Пенза-2.

По итогам 2020 года экспорт продукции из Пензенской области увеличился на 31% – до 404 млн долл. По данным Приволжского таможенного управления, в Китай из региона была экспортирована продукция почти на 12 млн долларов. Основными статьями экспорта являются мясная продукция, растительные жиры, какао, кондитерские изделия, изделия из древесины.

<https://tass.ru/ekonomika/10837821>

### **ПРАЙМ; 2021.03.04; РЖД ИНВЕСТИРУЮТ 30 МЛРД РУБ В РАЗВИТИЕ СЕВЕРО-КАВКАЗСКОЙ МАГИСТРАЛИ В 2021 Г**

Инвестиции ОАО «РЖД» в развитие и обновление инфраструктуры Северо-Кавказской железной дороги в 2021 году составят порядка 30 миллиардов рублей, что на 5% превышает объем средств, направленных на эти цели в прошлом году, сообщает **пресс-служба** СКЖД.

«В развитие Северо-Кавказской магистрали в текущем году будет инвестировано 30 миллиардов рублей», – говорится в сообщении.

Одной из приоритетных задач в этом году останется развитие железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна. В рамках инвестиционной программы в Краснодарском крае планируется построить вторые пути на участке Тихорецкая – Козырьки общей протяженностью 64 километра. Продолжатся работы по реконструкции станций Крымская и Тимашевская, а также техническому перевооружению станции Кореновск.

Также в текущем году запланированы ремонтные работы по модернизации около 180 километров пути. Предполагается переустройство контактной сети на перегонах Миллерово – Тарасовка, Чинары – Чилипси, техническое перевооружение тяговых подстанций Чинары, Чилипси, Погорелово, Каягент, Манас.

Продолжится реализация проекта по восстановлению объектов железнодорожного транспорта Чечни и проектно-изыскательные работы по переводу участка Дербент – Самур в Дагестане на систему тяги переменного тока. Кроме того, запланированы работы

по модернизации технических средств транспортной безопасности железнодорожных станций Нальчик, Назрань, Дербент, Волгодонская, Кирпили, Гречаная и Козырьки.

### **ПРАЙМ; 2021.03.04; РЖД ВНЕДРЯЮТ ОТЕЧЕСТВЕННОЕ ПО ДЛЯ СМАРТФОНОВ И ПЛАНШЕТОВ СОТРУДНИКОВ**

**РЖД** внедряют отечественное программное обеспечение (ПО) для смартфонов и планшетов, используемых работниками ремонтно-восстановительных бригад сетей связи, сообщила компания.

Речь идет о ПО для цифровизации технологических процессов компании и создания мобильных рабочих мест специалистов, обеспечивающих эксплуатацию сетей связи. Это коснется 3,6 тысячи мобильных рабочих мест, оснащенных функциональным приложением и отечественной операционной системой.

«Проект «Мобильное рабочее место электромеханика» включает разработку специального мобильного приложения для смартфонов и планшетов, используемых работниками ремонтно-восстановительных бригад сетей связи, а также развертывание доверенной мобильной инфраструктуры на базе российской мобильной операционной системы «Аврора», – говорится в сообщении.

Мобильное приложение для работников ремонтно-восстановительных бригад, интегрированное с информационной производственной системой хозяйства связи, позволяет назначать задания для производственного персонала, контролировать месторасположение специалистов и ход выполнения плановых и ремонтно-восстановительных работ, предоставлять сотрудникам техническую документацию и т. п.

Российская мобильная операционная система «Аврора» имеет встроенные механизмы защиты информации от несанкционированного доступа. Она предназначена для использования в государственных информационных системах, системах персональных данных и автоматизированных системах управления высокой степени защищенности.

«Широкое внедрение таких цифровых технологий позволяет холдингу «РЖД» повысить эффективность ключевых бизнес-процессов, в том числе в сферах управления инфраструктурой и перевозочным процессом», – поясняет компания.

### **НТВ; 2021.03.04; ЛЕНОБЛАСТЬ ТРЕБУЕТ ОТ РЖД ОТРЕМОНТИРОВАТЬ ИЗНОШЕННЫЕ ПЕРЕЕЗДЫ**

«Ленавтодор» намерен добиться от **РЖД** ремонта железнодорожных переездов на трассах 47-го региона. Дефекты на пересечении асфальта и железнодорожных путей управляющие обнаружили в большинстве районов.

Наиболее изношены участки во Всеволожском, Выборгском, Волховском, Гатчинском и Кингисеппском районах. Всего насчитали 60 потенциально опасных переездов.

Из-за выбоин и неровностей в асфальте в районе переездов скапливаются пробки и бьются машины. Кроме оторванных бамперов и расшатанных подвесок водители рискуют понести и более серьезный урон. Дорожников волнуют места с плохой видимостью и отсутствием светоотражающих элементов на шлагбаумах.

Но, как отметили в «Ленавтодоре», самостоятельно отремонтировать эти участки они не могут, так как не являются собственниками. Переезды принадлежат «**Российским железным дорогам**». К ним и направили требование об устранении дефектов. А для большей убедительности подкрепили просьбу обращением в транспортную прокуратуру.

В «Ленавтодоре» напомнили: по нормам зоной ответственности «**Российских железных дорог**» считается не только сам переезд, но и по десять метров покрытия с каждой стороны от рельсов. О какой-либо реакции компании на требование пока не сообщается.

<https://www.ntv.ru/novosti/2519906/>

### **ЛЕНТА.РУ; 2021.03.04; НА СУДОВЕРФИ «ЗВЕЗДА» ЗАЛОЖЕН ТАНКЕР ТИПА «АФРАМАКС» «АКАДЕМИК ИВАНТЕР»**

На судостроительном комплексе «Звезда» состоялась закладка очередного «зеленого» танкера типа «Афрамакс» дедвейтом 114 тысяч тонн, который верфь строит для АО «Роснефтефлот». Это седьмое судно в серии из 12 танкеров в портфеле заказов ССК «Звезда», говорится в сообщении «Роснефти». Длина танкера – 250 метров, ширина – 44 метра, дедвейт – 114 тысяч тонн.

Контракт на строительство танкера был заключен ССК в 2017 году с АО «Государственная транспортная лизинговая компания» и АО «Роснефтефлот» – профильным дочерним обществом НК «Роснефть», реализующим проекты в области морской логистики. Резка металла для «Афрамакса» началась в блоке корпусных производств судовой верфи в феврале 2020 года, а плановый срок сдачи судна заказчику – 2022 год.

На торжественной церемонии с участием руководства судовой верфи, представителей заказчика, партнерских организаций и трудового коллектива предприятия генеральный директор ССК «Звезда» Сергей Целуйко и генеральный директор «Роснефтефлота» Олег Терещенко прикрепили к килевой секции будущего танкера памятную закладную табличку с присвоенным именем. Судно будет называться «Академик Ивантер» – в честь выдающегося отечественного экономиста-прогнозиста и академика Российской академии наук.

Танкеры типа «Афрамакс» – первые суда такого типа, строительство которых осуществляется в России. Они предназначены для перевозки сырой нефти и нефтепродуктов в неограниченном районе плавания. Судно спроектировано с соблюдением высоких экологических стандартов и в соответствии с новыми правилами по ограничению выбросов оксидов серы и парниковых газов в бассейне Балтийского и Северного морей: главная и вспомогательная энергетические установки могут работать на экологически чистом топливе – сжиженном природном газе.

На данный момент на судовой верфи «Звезда» в различной стадии ведется строительство 7 танкеров типа «Афрамакс». Головное судно серии после успешного спуска на воду и прохождения ходовых испытаний было передано заказчику в декабре 2020 года.

<https://lenta.ru/news/2021/03/04/ivanter/>