



Ежедневный мониторинг СМИ

10 МАРТА 2021

СОДЕРЖАНИЕ

ВЕДОМОСТИ; МАТВЕЙ КАТКОВ, АННА ПОДЛИНОВА; 2021.03.10; БЕЛОРУССИЯ ПЕРЕОРИЕНТИРУЕТ ПОСТАВКИ ТОПЛИВА С БАЛТИЙСКИХ ПОРТОВ НА РОССИЙСКИЕ; В 2021 ГОДУ ОТГРУЗКИ МОГУТ СОСТАВИТЬ ДО 3,5 МЛН Т.....	4
ТАСС; 2021.03.09; БЕЛОРУССИЯ ОТПРАВИЛА 7 ТЫС. ТОНН НЕФТЕПРОДУКТОВ В РОССИЙСКИЕ ПОРТЫ – ГЛАВА МИНТРАНСА РФ.....	5
РОССИЯ 1 ВЕСТИ В 20:00; 09.03.2021 20:23; МАРШРУТ ПОСТРОЕН; ПОЛЕЗНАЯ АЛЬТЕРНАТИВА: МИНСК ПРОТОРИЛ ЭКСПОРТНЫЙ ПУТЬ ЧЕРЕЗ РОССИЮ. ВЕСТИ В 20:00	6
РОССИЯ 24; АННА ЛАЗАРЕВА; 2021.03.09 17:35; РОССИЙСКИЕ ПОРТЫ ПРИНЯЛИ ПЕРВЫЕ ПАРТИИ БЕЛОРУССКИХ НЕФТЕПРОДУКТОВ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»	7
1 КАНАЛ НОВОСТИ В 18:00; 2021.03.09 18:15; БЕЛОРУССИЯ НАЧАЛА ЭКСПОРТ НЕФТЕПРОДУКТОВ В ЕВРОПУ ЧЕРЕЗ РОССИЮ	7
РЖД-ПАРТНЕР; АЛЕКСАНДР СОЛНЕВ; 2021.03.09; СХЕМУ РАЗВИТИЯ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА УТОЧНЯТ В МАЕ	8
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДРА КОШКИНА; 2021.03.10; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВЫВОДИТ КОНТРОЛЬ ЗА ЦЕНАМИ НА НОВЫЙ УРОВЕНЬ; КАЖДОЕ МИНИСТЕРСТВО БУДЕТ ОТСЛЕЖИВАТЬ СТОИМОСТЬ ТОВАРОВ И УСЛУГ ПО СВОЕМУ ПРОФИЛЮ	10
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ; 2021.03.10; В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ ВСПОМНИЛИ О РЕЧНЫХ ЦЕННОСТЯХ; ПОРТЫ БУДУТ РАЗДАВАТЬ ИНВЕСТИТОРАМ ПО РУБЛЮ	11
КОММЕРСАНТЬ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.03.10; ОПЕРАТОРЫ ВАГОНОВ СОСРЕДОТОЧИЛИСЬ НА ГЛАВНОМ; ИГРОКИ В 2020 ГОДУ ИЗБАВЛЯЛИСЬ ОТ НЕПРОФИЛЬНОГО ПАРКА	12
РБК; МИХАИЛ ЮШКОВ; 2021.03.10; ЛАТВИЯ СПУСТЯ ГОД ВОЗОБНОВИТ АВИАСООБЩЕНИЕ С РОССИЕЙ	13
ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2021.03.10; АЭРОПОРТ ЮЖНО-САХАЛИНСКА РЕГИОН ПОДЕЛИТ СО СТРУКТУРОЙ ОЛЕГА ДЕРИПАСКИ; НОВОГО ИНВЕСТИТОРА ПАССАЖИРСКОГО ТЕРМИНАЛА ВЫБРАЛИ ЧЕРЕЗ КОНКУРС	14
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСЕЙ НИКОЛЬСКИЙ; 2021.03.10; ОЛЕГ ДЕМЧЕНКО ПОКИНУЛ «ИРКУТ»; ОН БЫЛ ОДНИМ ИЗ КЛЮЧЕВЫХ РУКОВОДИТЕЛЕЙ АВИАПРОМА НА ПРОТЯЖЕНИИ ДЕСЯТИЛЕТИЙ.....	15
КОММЕРСАНТЬ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2021.03.10; КОНТРОЛЕР РЕГУЛЯТОРУ ГЛАЗ НЕ ВЫКЛЮЕТ; МИНЭКОНОМИКИ НЕ УВИДЕЛО В КОНФЛИКТЕ ИНТЕРЕСОВ ВЕДОМСТВ ПОМЕХИ ГИЛЬОТИНЕ	16
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2021.03.10; ТЕХОСМОТР ПЕРЕЕХАЛ; ДИАГНОСТИЧЕСКИМ КАРТАМ ПРОДЛИЛИ СРОК ДЕЙСТВИЯ НА ПОЛГОДА.....	17
ИЗВЕСТИЯ; ГЕОРГИЙ ОЛТАРЖЕВСКИЙ; 2021.03.09; ЦАРСКИЙ ПОДАРОК: КАК ИМПЕРИЯ ПРЕПОДНЕСЛА ПОТОМКАМ ПУТЬ В СИБИРЬ; 130 ЛЕТ НАЗАД НАЧАЛОСЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАНССИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ.....	19

1 КАНАЛ НОВОСТИ В 18:00; КИРИЛЛ ПОНОМАРЁВ; 2021.03.09; В САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ МНОГОДЕТНЫМ СЕМЬЯМ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОМОВ ВЫДЕЛИЛИ УЧАСТКИ, ПОПАВШИЕ В ОХРАННУЮ ЗОНУ АЭРОПОРТА	23
РОССИЯ 1 ВЕСТИ В 20:00; 2021.03.09; РАЗРЕШЕНИЕ НА СТРОИТЕЛЬСТВО	24
РОССИЯ 1 УТРО РОССИИ; 2021.03.10; КОГДА НАДО ПРОХОДИТЬ ТЕХОСМОТР	25
РОССИЯ 24; 2021.03.10; «АЭРОФЛОТ» НА 10 ПРОЦЕНТОВ ПОВЫШАЕТ ТОПЛИВНЫЙ СБОР НА РЕЙСЫ ПО РОССИИ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»	25
РОССИЯ 1 ВЕСТИ; АЛЕКСАНДР КУНДУХОВ; 2021.03.09; ИЗ-ЗА НЕПОГОДЫ В ГРУЗИИ ЗАПРЕЩЕНО ДВИЖЕНИЕ ДЛЯ БОЛЬШЕГРУЗОВ. ВЕСТИ	26
РОССИЯ 1 ВЕСТИ; 2021.03.09; ПРИЧИНОЙ ПАДЕНИЯ САМОЛЕТА В МАГАДАНЕ В 2020 ГОДУ СТАЛ ПЕРЕГРУЗ. ВЕСТИ	26
ВЕСТИ ПСКОВ; 2021.03.09; В 2021 ГОДУ ФИНАНСИРОВАНИЕ ПРОЕКТА «ДОРОЖНАЯ СЕТЬ» ПСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ СОСТАВИТ 3,5 МИЛЛИАРДА РУБЛЕЙ	26
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.03.09; НОВЫЙ ПУТЕПРОВОД ВО ВСЕВОЛОЖСКЕ ПОСТРОЯТ ДО КОНЦА ГОДА	27
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.03.09; ПОЧТИ 30 КМ ДОРОГ ОБНОВЯТ ЗА 2021 ГОД В НАБЕРЕЖНЫХ ЧЕЛНАХ	27
ТАСС; 2021.03.09; РАСХОДЫ БЮДЖЕТА НА РЕАЛИЗАЦИЮ НАЦПРОЕКТОВ НА 1 МАРТА СОСТАВИЛИ 13,1% ОТ ПЛАНА	28
ПРАЙМ; 2021.03.09; УСТАВНОЙ КАПИТАЛ ГТЛК УВЕЛИЧАТ НА 5 МЛРД РУБ ЗА СЧЕТ ДОПЭМИССИИ	28
Ъ СИБИРЬ; 2021.03.09; ДОБЫЧА УГЛЯ В КУЗБАССЕ МОЖЕТ УВЕЛИЧИТЬСЯ НА 6% В 2021 ГОДУ; ОБЪЕМ ВЫРАСТЕТ С 221 МЛН ТОНН В ПРОШЛОМ ГОДУ ДО 235 МЛН ТОНН	28
РИА НОВОСТИ; 2021.03.09; В ЯКУТИИ ОБЪЕМЫ ДОБЫЧИ УГЛЯ ВЫРАСТУТ ПОЧТИ ДО 40 МИЛЛИОНОВ ТОНН	29
ВЕСТИ ФМ; 2021.03.09; НОВЫЕ ПРАВИЛА ДЛЯ ПАССАЖИРОВ: ВЫГОНЯТЬ ИЗ ТРАНСПОРТА ДЕТЕЙ-БЕЗБИЛЕТНИКОВ ТЕПЕРЬ НЕЛЬЗЯ	30
РБК РОСТОВ; 2021.03.09; «ДОНАЭРОДОРОСТРОЙ» ПОЛУЧИЛ РАЗРЕШЕНИЕ НА СТРОИТЕЛЬСТВО СЕВЕРНОГО ОБХОДА	31
ТАСС; 2021.03.09; В АЭРОПОРТУ НОВОКУЗНЕЦКА ПОСТРОЯТ БЫСТРОВОЗВОДИМЫЙ БАГАЖНЫЙ ПАВИЛЬОН	32
Ъ НОВОСТИ; 2021.03.09; СУДЕБНЫЙ СПОР МИНТРАНСА ПРИАМУРЬЯ И ФАС ПО КОНЦЕССИИ АЭРОПОРТА ЗАВЕРШЕН «МИРОВОЙ»	33
Ъ УРАЛ; 2021.03.09; ПАССАЖИРОПОТОК НА СУБСИДИРУЕМЫХ РЕЙСАХ В КОЛЬЦОВО ВЫРОС НА 61%	33
ТАСС; 2021.03.09; КОКСУЮЩИЙСЯ УГОЛЬ ПОЛУЧИТ ПРИОРИТЕТ ПЕРЕД ЭНЕРГЕТИЧЕСКИМ ПРИ Ж/Д ПЕРЕВОЗКАХ НА ЭКСПОРТ	34
ПРАЙМ; 2021.03.09; МИНТРАНС РФ ГОТОВИТ ИЗМЕНЕНИЯ ПО ПРИОРИТЕТУ Ж/Д ПЕРЕВОЗОК КОКСУЮЩЕГОСЯ УГЛЯ НА ЭКСПОРТ	34
ТАСС; 2021.03.09; РЖД РАССЧИТЫВАЮТ СОЗДАТЬ АРЕНДНЫЙ ФОНД ТЕРРИТОРИЙ ПО ВСЕЙ СТРАНЕ	35
ПРАЙМ; 2021.03.09; РЖД ХОТЯТ СДЕЛАТЬ НОВЫЙ СТАНДАРТ ДЛЯ ВОКЗАЛОВ	36
ПРАЙМ; 2021.03.09; ЭКСПЕРТЫ РАССКАЗАЛИ, ЗА СКОЛЬКО ВОКЗАЛЫ РОССИИ МОЖНО ПРИВЕСТИ В ПОРЯДОК	37
ПРАЙМ; 2021.03.09; РЖД ЗА 2 МЕСЯЦА УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ КОНТЕЙНЕРОВ НА 11,6%, В ТОМ ЧИСЛЕ ТРАНЗИТ – В 1,8 РАЗА	38

Министерство транспорта РФ

ПРАЙМ; 2021.03.09; ВЕРХОВНЫЙ СУД ПОДДЕРЖАЛ «ДОЧКУ» РЖД В «САНКЦИОННОМ» СПОРЕ С ФИНСКОЙ SKODA TRANSTECH.....	38
ИНТЕРФАКС; 2021.03.09; МИНФИН РФ НЕ СМОГ ОТМЕНИТЬ В КАССАЦИИ ВЗЫСКАНИЕ В ПОЛЬЗУ ФПК 917 МЛН РУБЛЕЙ УБЫТКОВ ЗА ПЕРЕВОЗКУ ЛЬГОТНИКОВ В 2017Г.....	39
ВЕСТИ.РУ; 2021.03.09; СК НАЧАЛ ПРОВЕРКУ ПОСЛЕ КРУШЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ ПОД СЫЗРАНЬЮ.....	39

ПУБЛИКАЦИИ

ВЕДОМОСТИ; МАТВЕЙ КАТКОВ, АННА ПОДЛИНОВА; 2021.03.10; БЕЛОРУССИЯ ПЕРЕОРИЕНТИРУЕТ ПОСТАВКИ ТОПЛИВА С БАЛТИЙСКИХ ПОРТОВ НА РОССИЙСКИЕ; В 2021 ГОДУ ОТГРУЗКИ МОГУТ СОСТАВИТЬ ДО 3,5 МЛН Т

Президент Белоруссии Александр Лукашенко реализовал свои угрозы в адрес балтийских стран о переориентации торговых потоков с их портов на Россию. Белоруссия поставила первые партии нефтепродуктов – бензина и мазута – в российские порты на Балтике, заявил 9 марта **министр транспорта РФ Виталий Савельев**. Бензин и дизель будут переваливаться через терминал «Портэнерго» в порту Усть-Луга, мазут – через Петербургский нефтяной терминал в Морском порту Санкт-Петербург, уточнил он.

По словам **Савельева**, железнодорожным оператором перевозки с российской стороны стала Федеральная грузовая компания (ФГК, дочерняя структура РЖД). В ФГК от **комментариев** отказались. При этом источник «Ведомостей», знакомый со схемой поставок белорусских нефтепродуктов, также заявил, что они будут осуществляться только по железной дороге: «Белоруссия не рассматривает поставки дизеля по трубопроводам, поскольку получает большую скидку к тарифам на перевозку по железной дороге».

Россия и Белоруссия 19 февраля 2021 г. заключили межправительственное соглашение о перевалке белорусских нефтепродуктов на экспорт через российские морские порты. Оно позволяет Белоруссии переваливать более 9,8 млн т нефтепродуктов в морских портах РФ на Балтике в 2021–2023 гг., в том числе до 3,5 млн т в 2021 г. А теперь просто считаем: на Клайпедский государственный порт Литвы, по оценкам агентства InfraNews, приходится до 90% экспорта белорусских нефтепродуктов (оставшиеся объемы переваливают через латвийский Вентспилс, но он, по словам руководителя InfraNews Алексея Безбородова, менее выгоден с точки зрения затрат на логистику). По итогам 2020 г. выручка литовского госпредприятия Klaipėdos nafta от перевалки нефтепродуктов составила 31,4 млн евро. Как сообщал «Sputnik Литва», годовой грузооборот в порту Клайпеды составляет около 40 млн т, из которых 4–5 млн т приходится на поставляемые сюда нефтепродукты из Белоруссии. Таким образом, переброска 3,5–4 млн т в российские порты почти полностью лишит Литву этого вида грузов из сопредельного государства. При этом российские портовые терминалы на Балтике при необходимости могут принимать около 8 млн т белорусских нефтепродуктов в год, поэтому заявленный объем в 3,5 млн т может быть достигнут уже в нынешнем году, считает главный редактор «Портньюс» Виталий Чернов. Средняя ставка перевалки нефтепродуктов в балтийских портах составляет \$6–8 за тонну, говорит Безбородов. С учетом 50%-ной скидки РЖД на перевозку нефтепродуктов из Белоруссии, а также более низких ставок фрахта в Усть-Луге экспорт через российские порты для белорусских НПЗ в любом случае окажется выгоднее, считает он. Впрочем, Чернов считает полную переориентацию грузопотока белорусских нефтепродуктов на российские порты маловероятной: «Это может произойти только по политическим причинам». По оценкам гендиректора «Infoline-аналитики» Михаила Бурмистрова, в этом году потенциальные объемы поставок нефтепродуктов из Белоруссии составят не менее 2 млн т, но до максимального уровня в 3,5 млн т не дотянут. При этом он напомнил, что прибалтийские перевозчики и стивидоры ранее предлагали очень выгодные условия транспортировки белорусских нефтепродуктов, поэтому российским портам победить в этой борьбе без политической поддержки было бы непросто.

О возможной переориентации торговых потоков с балтийских портов Лукашенко заявлял еще в августе 2020 г. В сентябре переброска нефтяных потоков из портов Литвы в Россию обсуждалась на переговорах премьер-министров России и Белоруссии. 20 ноября прошлого года страны Балтии расширили санкции в отношении властей Белоруссии. Согласно сообщению латвийского МИДа, ограничительные меры были введены из-за «фальсификации» президентских выборов в республике в августе этого года. В декабре 2020 г. Белоруссия даже временно приостановила транзит нефтепродуктов через Клайпеду. «Но поставки через Клайпеду из Белоруссии по факту продолжаются. Пока можно говорить лишь о тестовых отгрузках нефтепродуктов в сторону России», – отмечает Безбородов. Речь о реальной переориентации на РФ, по его мнению, пойдет, если до конца месяца будет отправлено еще несколько железнодорожных составов из Белоруссии.

<https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2021/03/10/860808-belorussiya-pereorientiruet>

ТАСС; 2021.03.09; БЕЛОРУССИЯ ОТПРАВИЛА 7 ТЫС. ТОНН НЕФТЕПРОДУКТОВ В РОССИЙСКИЕ ПОРТЫ – ГЛАВА МИНТРАНСА РФ

Белоруссия начала поставки нефтепродуктов для перевалки в российских портах, на данный момент отправлено 7 тыс. тонн. Об этом журналистам сообщил глава Минтранса РФ Виталий Савельев.

«В марте должны были начаться поставки белорусских нефтепродуктов в адрес российской стороны. 5 марта текущего года в сторону Российской Федерации Мозырским НПЗ Республики Беларусь отгружен бензин в количестве 3,4 тысячи тонн, который поступает в порт Усть-Луга оператору «Портэнерго». 6 марта тем же Мозырским НПЗ [отправлено] 3,6 тысячи тонн мазута. Операторами с российской стороны являются «Петербургский нефтяной терминал» и Санкт-Петербургский морской порт. Оператором с российской стороны по перевозке является «Федеральная грузовая компания», – сказал он.

Поставки осуществляются в рамках подписанного 19 февраля межправительственного соглашения. Оно предполагает перевалку более 9,8 млн тонн грузов в 2021-2023 годах. Это – мазут, бензин, газойль и масло. Документ предусматривает заключение контрактов по принципу take-or-pay.

«Разработать механизм транспортировки произведенных на белорусских НПЗ нефтепродуктов через российские морские порты поручил президент России Владимир Путин. Председатель правительства Михаил Мишустин взял вопрос под личный контроль», – уточнили в Минтрансе России.

История вопроса

Изначально проработать вопрос транспортировки белорусских нефтепродуктов через Россию поручил президент Владимир Путин. Также вопрос перенаправления поставок белорусских нефтепродуктов из портов Литвы в Россию поднимался на встрече премьер-министра РФ Михаила Мишустина со своим белорусским коллегой Романом Головченко и президентом республики Александром Лукашенко в сентябре 2020 года.

«По поручению президента Российской Федерации Владимира Владимировича Путина проводилась работа по переориентации экспортных нефтяных грузов на российские порты. В конце 2020 года председатель правительства Российской Федерации Михаил Владимирович Мишустин поручил завершить этот процесс. В частности, Минтрансу было поручено подписать соглашение о переориентации экспортных грузов Республики Беларусь в российские порты. Финальное решение было принято на межправкомиссии под председательством Михаила Владимировича Мишустина и премьер-министра Белоруссии Романа Александровича Головченко, где поручалось Минтрансу России и Минтрансу

Министерство транспорта РФ

Белоруссии подписать данное соглашение. 19 февраля текущего года данное соглашение было подписано», – добавил Савельев.

На ту же тему:

<https://rg.ru/2021/03/09/belarus-otpravila-7-tysiach-tonn-nefteproduktov-v-rossijskie-porty.html>

<https://www.ntv.ru/novosti/2522363/>

<https://mir24.tv/news/16451012/rossiiskie-morskie-porty-nachali-prinimat-nefteprodukty-iz-belarusi>

РОССИЯ 1 ВЕСТИ В 20:00; 09.03.2021 20:23; МАРШРУТ ПОСТРОЕН; ПОЛЕЗНАЯ АЛЬТЕРНАТИВА: МИНСК ПРОТОРИЛ ЭКСПОРТНЫЙ ПУТЬ ЧЕРЕЗ РОССИЮ. ВЕСТИ В 20:00

В: Первые партии российских нефтепродуктов прибыли в российские порты Усть-Луга и Санкт-Петербургский морской порт. Событие знаковое. Россия и Белоруссия перестраивают транспортные коридоры, чтобы не зависеть от портовой инфраструктуры транзитных прибалтийских государств. Кто и сколько выиграет от захода в родную гавань? В студии наш обозреватель Татьяна Ремезова. Татьяна, ну что, маршрут построен? ТАТЬЯНА РЕМЕЗОВА, ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ОБОЗРЕВАТЕЛЬ ТЕЛЕКАНАЛА «РОССИЯ»: Да, Эрнест, построен, и главное – пройден. Первые белорусские составы прибыли на российский северо-запад даже на двое суток раньше запланированного срока.

ВИТАЛИЙ САВЕЛЬЕВ, МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ: 5 марта текущего года в сторону Российской Федерации Мозырским НПЗ республики Беларусь отгружен бензин в количестве 3 тысячи 400 тонн, который поступает в порт Усть-Луга оператору «Портэнерго». Также груз, который отправлен белорусской стороной 6 марта тем же Мозырским НПЗ, это 3 тысячи 600 тонн мазута.

ТАТЬЯНА РЕМЕЗОВА, ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ОБОЗРЕВАТЕЛЬ ТЕЛЕКАНАЛА «РОССИЯ»: Белоруссия ежегодно отправляет на экспорт около 10 миллионов тонн нефтепродуктов. Больше половины – 6 миллионов тонн – шли за рубеж через порты Прибалтики, Клайпеду, Вентспилс и Ригу. После того, как балтийские транзитеры начали вводить санкции в отношении Минска, Белоруссия логично и объяснимо решила повернуть с запада на север, отправлять грузы в Балтийское море через Россию. Порт Усть-Луга под Кингисеппом и морской порт Санкт-Петербург в устье Невы. Стратегическую задачу переориентировать экспортные нефтяные грузы с Прибалтики на Россию поставил **Владимир Путин**. В сентябре 2020-го переброску нефтяных потоков обсуждали премьеры двух стран. И вот меньше месяца назад, 19 февраля, **Минтранс России** и **Минтранс Белоруссии** закрепили договоренности подробным соглашением о перевалке бензина, мазута и масла с четкими объемами и сроками.

ВИТАЛИЙ САВЕЛЬЕВ, МИНИСТР ТРАНСПОРТА РФ: В 2021 году мы принимаем три с половиной миллиона тонн, и как минимум до двух миллионов тонн экспортных грузов республики Беларусь. В 2022 году мы перерабатываем 3,2 миллиона тонн грузов, и в 2023 году 3,1 миллиона тонн грузов. Данное соглашение автоматически имеет возможность пролонгации, поэтому может считаться бессрчным.

В: Почти 10 миллионов тонн за три года – это солидный объем. А что же остается Литве?

ТАТЬЯНА РЕМЕЗОВА, ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ОБОЗРЕВАТЕЛЬ ТЕЛЕКАНАЛА «РОССИЯ»: Литве остается считать и оплачивать недополученную прибыль. О масштабах надвигающейся катастрофы в порту Клайпеды заговорили еще полгода назад.

АРТУРАС ДРУНГИЛАС, ДИРЕКТОР ПО МАРКЕТИНГУ И ОБЩИМ ВОПРОСАМ КЛАЙПЕДСКОГО ПОРТА: На поставки из Белоруссии приходилось более трети всех грузов, которые переваливал порт Клайпеды. Теперь одна из крупнейших стивидорных компаний порта на грани закрытия.

ВИДМАНТАС ЯНУЛЯВИЧЮС, ПРЕЗИДЕНТ КОНФЕДЕРАЦИИ ПРОМЫШЛЕННИКОВ ЛИТВЫ: Это большой удар по системе Литвы. Ведь от загрузки порта Клайпеды зависит работа литовских железных дорог, которые теряют очень много из-за сокращения объемов перевозки белорусских товаров.

ТАТЬЯНА РЕМЕЗОВА, ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ОБОЗРЕВАТЕЛЬ ТЕЛЕКАНАЛА «РОССИЯ»: Уже с февраля заказов на перегрузку белорусских нефтепродуктов через терминал Клайпеда – Нафта нет, и в этом году, похоже, не будет. Вильнюс называет решение Минска исключительно политическим, Минск аргументирует: экономика тоже не пострадает.

ВЛАДИМИР МАКЕЙ, МИНИСТР ИНОСТРАННЫХ ДЕЛ БЕЛОРУССИИ: Они думали, что мы никогда не пойдем на такой шаг, думали, что это все бравада-какая-то, политические заявления. Но здесь мы не терпим никакие убытки. Достигнута договоренность о том, что наши перевалки наших продуктов, наших товаров через Усть-Лугу, через российскую Усть-Лугу, экономически целесообразно, и мы не теряем здесь ничего по сравнению с перевалкой наших грузов через Клайпеду.

КОНСТАНТИН СИМОНОВ, ДИРЕКТОР ФОНДА НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭНЕРГЕТИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ: Россия все-таки предложила Белоруссии более коммерчески выгодную историю. За счет того, что Российские железные дороги дали скидку 50-процентную на транспортировку нефтепродуктов, ну и соответственно, услуги по перевалке тоже оказались в этом плане более конкурентоспособными.

ТАТЬЯНА РЕМЕЗОВА, ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ОБОЗРЕВАТЕЛЬ ТЕЛЕКАНАЛА «РОССИЯ»: В общем, всегда полезно иметь альтернативу.

В: И с этим очень трудно поспорить. Спасибо, Татьяна. Это была наш обозреватель Татьяна Ремезова.

<https://www.vesti.ru/video/2275977>

РОССИЯ 24; АННА ЛАЗАРЕВА; 2021.03.09 17:35; РОССИЙСКИЕ ПОРТЫ ПРИНЯЛИ ПЕРВЫЕ ПАРТИИ БЕЛОРУССКИХ НЕФТЕПРОДУКТОВ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

Начались первые поставки белорусских нефтепродуктов в российские морские порты. Межправительственное соглашение об этом страны заключили 19 февраля. Как идет реализация документа?

<https://www.vesti.ru/video/2275915>

1 КАНАЛ НОВОСТИ В 18:00; 2021.03.09 18:15; БЕЛОРУССИЯ НАЧАЛА ЭКСПОРТ НЕФТЕПРОДУКТОВ В ЕВРОПУ ЧЕРЕЗ РОССИЮ

Первая партия бензина с Мозырского перерабатывающего завода уже поступила в порт Усть-Луга. Оттуда топливо отправят дальше, западным потребителям. Таким образом, Минск теперь использует наши морские порты в качестве основного перевалочного пункта. До этого грузопоток шел через Латвию и Литву. Но недавно было подписано межправительственное соглашение с Россией.

Транзит нефтепродуктов – бензин, мазут и моторное масло – будет осуществляться через Петербург и Усть-Лугу. Для нашей экономики это дополнительные доходы. Разработать механизм транспортировки грузов с белорусских НПЗ поручил ранее **Владимир Путин**.

Виталий Савельев:

По поручению президента Российской Федерации Владимира Владимировича Путина проводилась работа по переориентации экспортных нефтяных грузов на российские порты. В рамках этого соглашения российская сторона может принять 9,8 миллиона тонн грузов со стороны Белоруссии в 2021 и в 2023 годах. Пятого марта текущего года в сторону Российской Федерации Мозорским НПЗ республики

Беларусь отгружен бензин в количестве 3 400 тонн, которые поступают в порт Усть-Луга оператору «Портэнерго».

<https://www.1tv.ru/news/2021-03-09/402852->

belorussiya_nachala_eksport_nefteproduktov_v_evropu_cherez_rossiyu

<https://www.1tv.ru/news/2021-03-09/402840->

nachalis_pervye_postavki_belorusskih_nefteproduktov_na_zapad_cherez_rossiyskie_porty

РЖД-ПАРТНЕР; АЛЕКСАНДР СОЛНЕВ; 2021.03.09; СХЕМУ РАЗВИТИЯ ВОСТОЧНОГО ПОЛИГОНА УТОЧНЯТ В МАЕ

В ОАО «РЖД» в мае 2021 года обещали уточнить, как будет развиваться Восточный полигон и вывозиться по нему уголь на экспорт. При этом власть потребовала от монополии усиления прозрачности принимаемых решений.

Недавние правительственные совещания по углю прояснили ряд аспектов, связанных с вывозом сырья. Самое главное – были уточнены приоритеты: по Восточному полигону все-таки следует водить не только контейнерные, но и тяжеловесные поезда. Для них должны быть зарезервированы вполне определенные мощности.

Данное решение следует считать прорывным. Ведь еще недавно перевозчик искал всяческие лазейки, чтобы попытаться сэкономить на вложениях в инфраструктуру Восточного полигона за счет создания дополнительных разъездов на перегонах и путей на станциях, а также обновления систем ЖАТ для сокращения интервалов движения. Мотивировалось все это в значительной мере стремлением расширить выход на рынки зеленых облигаций.

Деньги на рельсы

Правда, внешние заимствования, как отметили эксперты, – дело хорошее. Однако они не должны приводить к излишним барьерам для развития угольной отрасли. На ее продукцию спрос сохранится. И Россия не может терять завоеванные на мировом рынке ниши. Какие ни создавай схемы, включая ship-or-put, общие приоритеты, поставленные президентом РФ Владимиром Путиным, это не изменит.

А это значит, что стратегическая инициатива в ближайшее время должна быть подкреплена еще и на тактическом уровне. Однако тут окончательной ясности по проблемным вопросам логистики до сих пор нет.

Если еще в феврале первый вице-премьер РФ Андрей Белоусов давал поручение до конца года именно на угольных перевозках отработать принцип «вези или плати», то сейчас сообщается, что Кузбассу дадут дополнительные объемы в обмен на инвестиции в рекультивацию и ликвидацию бесхозных объектов угледобычи.

В Азии уголь в цене

На 2021 год действует соглашение между регионом и РЖД на вывоз в восточном направлении 53 млн т. К 2024 году объем должен вырасти до 68 млн т. При этом программа модернизации БАМа и Транссиба уже сформирована, но в планах нет уточнений, как будут расходоваться деньги уже в ближайшую перспективу.

Возможно, именно поэтому угольщики решено раскошелить на проекты в регионе. Вполне возможно, что им придется добавить улучшений в природоохрану. И тогда это должно смягчить позицию ОАО «РЖД» в части ее борьбы за зеленые облигации. Пока сказать что-то определенное сложно. А это значит, что борьба разных лоббистских групп продолжится.

Все дело в совещании по угольной отрасли, которое недавно провел президент РФ Владимир Путин. Он ясно продемонстрировал, какую озабоченность у него вызывает ситуация, в которой оказались угольные регионы из-за невозможности вывезти свою главную продукцию на азиатский рынок.

Это заставило сейчас правительство погрузиться в проблематику отрасли. Можно не сомневаться, что еще раз будет обсуждаться проблема взаимодействия угольной отрасли с

РЖД и наращиванием объемов перевозок на восток. Насколько нам известно, это – также еще и предмет обсуждений с губернатором Кузбасса Сергеем Цивилевым. В итоге должен появиться уточненный контур соглашения по вывозу угля из Кузбасса, которое намечено заключить до 15 июня 2021 года.

Сырье отмерят и погрузят

Как уточнил министр транспорта РФ Виталий Савельев, данное соглашения между РЖД и угольными компаниями будет содержать ориентиры по срокам и маршрутам вывоза угля из Кемеровской области. Причем, по его словам, договоры должны содержать поквартальные объемы вывоза грузов с указанием станции погрузки и станции выгрузки. Фактически это выглядит как возврат взаимоотношений между монополией и угольщиками в обычное русло долгосрочных договоров, процедуры которых описаны российским законодательством. Причем, с явным намеком на то обстоятельство, что ОАО «РЖД» – должно, как бы то ни было, не забывать выполнять роль публичного перевозчика.

В свою очередь, монополия не оставляет надежды создать нормативную базу заключения договоров на принципе «вези или плати». Однако представляется гораздо проще отрегулировать данный вопрос на уровне Федерального агентства по недропользованию.

Как считают в **Минтрансе РФ**, можно поручить не выдавать новых лицензий на разработку угольных месторождений без определения конкретных направлений и объемов перевозки продукции – иными словами, без согласования с **Минтрансом** и ОАО «РЖД».

Везти придется тяжеловесами

Это значительно упростит решение вопросов совершенствования технологии перевозок и текущего содержания инфраструктуры на востоке. Акцент должен быть сделан на маршрутизации, сокращении интервалов движения поездов, повышении веса поезда и организации вождения соединенных поездов.

С этой целью, сообщил генеральный директор ОАО «РЖД» Олег Белозеров, для Восточного полигона закуплено 318 локомотивов, в том числе такие, которые позволяют водить поезда весом 7100 т.

Причем, он уже не отрицал, что работа российских железных дорог сейчас осуществляется в условиях существенного отклонения от плановых параметров, предусмотренных долгосрочной программой развития ОАО «РЖД» с 2018 году. Потери до 2025 года, по предварительным расчетам, оцениваются в размере 1,1 трлн руб. Соответственно ход реализации данных целей должно взять под контроль правительство. В ОАО «РЖД» обещали утрясти параметры в мае 2021 года.

«Еще раз хочу подтвердить, что в этом году мы закончим строительную часть первого этапа развития Восточного полигона. Особое внимание уделяется развитию участка Междуреченск – Тайшет, строительство которого тоже будет закончено в этом году. И приступаем к развороту подготовительных работ на первоочередных объектах второго этапа развития Восточного полигона. Работы сейчас ведутся. На сегодняшний момент на Восточном полигоне работает почти 3,5 тыс. специалистов, несмотря на непростые погодные условия, и более 1200 ед. строительной техники. При этом в текущем году на Восточный полигон будет привлечено около 20 тыс. человек. Большую часть потребностей планируется закрыть силами подрядных организаций. Уже сформирован адресный запрос на 3700 человек, которые должны быть подготовлены в межрегиональном центре строительных компетенций по Дальневосточному и Сибирскому ФО», – уточнил О. Белозеров.

Протокол для военных

Ряд экспертов указывали на потенциал, которым располагают военные. По данным правительства, было бы целесообразно подключить к строительству еще и ресурсы Министерства обороны.

И вот наконец стало известно, что на эту тему между ним и ОАО «РЖД» уже заключен протокол о намерениях с определением объектов, где предполагается разместить военных. Остается дополнить системой специальных договоров с учетом специфики работы оборонного ведомства.

<https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments/skhemu-razvitiya-vostochnogo-poligona-utochnyat-v-mae/>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСАНДРА КОШКИНА; 2021.03.10; ПРАВИТЕЛЬСТВО ВЫВОДИТ КОНТРОЛЬ ЗА ЦЕНАМИ НА НОВЫЙ УРОВЕНЬ; КАЖДОЕ МИНИСТЕРСТВО БУДЕТ ОТСЛЕЖИВАТЬ СТОИМОСТЬ ТОВАРОВ И УСЛУГ ПО СВОЕМУ ПРОФИЛЮ

Правительство объявило о введении постоянного мониторинга цен на потребительские товары и услуги. Кабмин рассчитывает, что это поможет прогнозировать удорожание значимой продукции и вовремя принимать меры по сдерживанию роста цен.

Распоряжение правительства вводит перечень товаров и услуг, которые входят в зону ответственности того или иного министерства. Так, цены на мясо, рыбу, яйца, овощи, табак (всего 12 позиций) будет обязан мониторить Минсельхоз. Минпромторг будет отвечать за стоимость одежды, обуви, мебели и компьютеров – всего 13 наименований.

За Минздравом закрепляются лекарства, медизделия, медицинские и санаторно-курортные услуги. За цены на бензин и дизель будет отвечать Минэнерго, за услуги связи – Минцифры, за жилищно-коммунальные услуги – Минстрой, за алкоголь – Росалкогольрегулирование.

Минтранс обязан будет отчитываться за рост стоимости всех видов перевозок, кроме такси, Минпросвещения – за цены на услуги дошкольного, общего и среднего образования, Минобрнауки – высшего образования, Минкультуры – услуги культурных учреждений, Ростуризм – за стоимость проживания в гостиницах.

Основная функция по мониторингу цен и контролю их динамики ложится на Минэкономразвития (МЭР). При выявлении случаев ускорения потребительских цен выше общей инфляции МЭР обязано проинформировать об этом ответственные органы исполнительной власти. Профильное министерство в этом случае должно подготовить предложения по мерам экономического регулирования, чтобы сбалансировать рынок.

«Отслеживание цен профильными министерствами является естественной частью их мандата, – считает главный экономист «ВТБ капитала» по России и СНГ Александр Исаков. – Как экономист, я надеюсь, что эта работа привлечет внимание к немонетарным факторам инфляции, о которых говорили Банк России и эксперты». К ним относятся, в частности, технологический уровень производства, структура отраслей, транспортная и иная инфраструктура. Необходимость в мониторинге цен со стороны министерств и ведомств, по мнению Исакова, состоит в информированном суждении об ускорении, которую не проводит Росстат. «Вопрос в том, какие колебания цен являются существенными, а какие – естественными, – объясняет Исаков. – Это экспертное суждение, которое, скорее, лежит в ведении министерств, тогда как Росстат занимается регистрацией и распространением фактических данных».

Мониторинг цен на потребительские товары и услуги – абсолютно разумная, рыночная конструкция, считает член совета директоров международной аудиторско-консалтинговой сети FinExpertiza Агван Микаелян. «Плохо то, что он активизируется тогда, когда цены на товар уже взлетели, – отмечает эксперт. – Получается, что административные механизмы, которые пытаются эту цену сдержать, включаются с запозданием». По мнению Микаеляна, предлагаемый правительством механизм мониторинга нуждается в

расширении, лучшем описании, более четком применении и, что важнее всего, он должен работать на упреждение.

«Мониторинг должен включать в себя анализ всех тенденций на внутреннем и внешних рынках, учитывая солидный товарооборот России и по потребительским товарам, и по продовольствию, – отмечает эксперт. – Поскольку Россия является по части товаров импортером, а по большому кругу продовольственных товаров – экспортером, необходимо отслеживать и мировые рынки, и мировые цены, и мировые тенденции». Причем такой мониторинг не должен становиться самоцелью – по его результатам требуется принимать превентивные меры. «Экспортно-импортные операции регулируются таможенными пошлинами, внутренними налогами, упрощением и усложнением процедур ввоза-вывоза, – отмечает Микаелян. – Это рыночные механизмы, когда можно каким-либо образом удешевлять ввозимый товар или усложнять экспорт товара».

По его мнению, механизм мониторинга цен на важнейшие товары должен быть долгосрочным и непрерывным, а список подконтрольных товаров должен постоянно меняться в зависимости от текущей ситуации. «Авральный механизм реагирования представляется не самым эффективным решением – он вызывает больше нервозности, поскольку слишком далек от рыночных механизмов», – объясняет эксперт.

<https://www.vedomosti.ru/economics/articles/2021/03/09/860805-pravitelstvo-kontrol>

На ту же тему:

<https://www.kommersant.ru/doc/4721838>

<https://rg.ru/2021/03/09/vlasti-pereshli-k-novoj-sisteme-kontrolya-cen.html>

<https://tass.ru/ekonomika/10858997>

<https://ria.ru/20210309/tseny-1600423818.html>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА, АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ; 2021.03.10; В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ ВСПОМНИЛИ О РЕЧНЫХ ЦЕННОСТЯХ; ПОРТЫ БУДУТ РАЗДАВАТЬ ИНВЕСТОРАМ ПО РУБЛЮ

Спустя пять лет власти вернулись к идее о приватизации ветхих речных портов за 1 руб. Инвесторы смогут выкупить эти объекты под обязательство восстановить их и использовать по назначению. Однако внесенные по настоянию ФСБ поправки в законопроект ограничивают потенциальный список только теми речными портами, где возможен **пункт пропуска** через госграницу. Это резко сужает число потенциальных активов для приватизации, констатируют инвесторы.

Правительство вновь вернулось к идее о приватизации объектов речных портов, находящихся в неудовлетворительном состоянии, за 1 руб. Идея обсуждалась еще в 2017 году. По итогам Госсовета в августе 2016 года президент **Владимир Путин** поручал установить критерии и порядок отнесения портов и имущества в них к не востребуемым объектам и предложить упрощенный и ускоренный порядок их вовлечения в хозяйственный оборот.

По данным “Ъ”, доработанный законопроект, подготовленный **Минтрансом** и предусматривающий внесение изменений в Кодекс внутреннего водного транспорта и закон о приватизации государственного и муниципального имущества, в марте был одобрен главным правовым управлением администрации РФ. Как следует из документов, законопроект согласован и профильным **первым вице-премьером Андреем Белоусовым**.

Согласно тексту документа, объекты речного порта, находящиеся в неудовлетворительном состоянии, предлагается выставлять на конкурс с начальной ценой 1 руб.

При покупке инвестор обязуется использовать порт по назначению (обслуживание пассажиров и грузов), а также устранить причины, по которым его состояние признано

неудовлетворительным. Срок выполнения условий конкурса не должен превышать пять лет. Как отмечается в пояснительной записке, отсутствие бюджетного финансирования на содержание причальных сооружений, а также отсутствие у эксплуатирующих организаций правовой основы для использования собственных средств на их ремонт привело к запрету эксплуатации причалов в московском Западном порту, тюменском, якутском и ульяновском портах. Ряд портов прекратили деятельность. Основным препятствием при приватизации остается «отсутствие экономически обоснованного интереса к заключению сделки по цене, определенной на основании отчета об оценке рыночной стоимости».

Теперь главной проблемой могут стать поправки, внесенные в законопроект по настоянию ФСБ.

Согласно им, невостребованными могут быть признаны объекты лишь тех речных портов, у которых установлены границы. Сейчас границы речных портов (в отличие от морских) официально вообще не установлены. Пока лишь предполагается, что границы будут установлены для тех речных портов, где есть или появится **пункт пропуска** через госграницу. **В Минтрансе воздержались от комментариев.**

В компаниях официально тему не комментировали. По мнению собеседника “Ъ” на зерновом рынке, в Волго-Донском бассейне однозначно найдутся порты, которые могут быть интересны экспортерам зерна – в Поволжье, Волгоградской и Ростовской областях. Но другой источник “Ъ” в отрасли считает, что такая приватизация может быть интересна в единичных случаях на Крайнем Севере или Дальнем Востоке. Успешные порты в состоянии найти десятки миллионов рублей, чтобы выкупить у государства причалы, а те, кому не хватает денег, не будут покупать и за 1 руб., полагает он. Большинство речных портов расположено в центре городов, эти территории выгоднее застроить.

В собственности государства много объектов, в которые за последние 30 лет не было вложено никаких средств, рассуждает президент Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта Александр Зайцев.

Например, речной порт фактически перестал существовать в Нижнем Новгороде, но причальная стенка там осталась, не востребована причальная стенка и в центральном грузовом районе в Волгограде, есть такие объекты в Чебоксарах, Перми, поясняет господин Зайцев. Однако границ у речных портов сейчас нет, а требование их наличия создаст дополнительные ограничения, считает глава ассоциации. Установить границы речные порты смогут, если работают с внешнеторговыми грузами, а таких портов очень немного, заключает он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4721774>

КОММЕРСАНТЪ; НАТАЛЬЯ СКОРЛЫГИНА; 2021.03.10; ОПЕРАТОРЫ ВАГОНОВ СОСРЕДОТОЧИЛИСЬ НА ГЛАВНОМ; ИГРОКИ В 2020 ГОДУ ИЗБАВЛЯЛИСЬ ОТ НЕПРОФИЛЬНОГО ПАРКА

В условиях потенциально многолетнего периода низких ставок на рынке оперирования вагонами его игроки сокращают закупки нового парка и продают или отказываются от аренды в непрофильных сегментах. Для этого, следует из рейтинга операторов за 2020 год, они все чаще используют операционный лизинг, условия которого мягче, чем финансового, и позволяют досрочно разорвать арендное соглашение. В итоге в сегменте сменились лидеры: первое место покинул «ВЭБ-Лизинг», уже передавший основную часть своего парка и готовящийся к слиянию с Государственной транспортной лизинговой компанией (ГТЛК). Последняя же вышла в лидеры с 53 тыс. вагонов, переданных в аренду.

В 2020 году, ознаменовавшемся спадом погрузки на сети ОАО РЖД и ростом профицита подвижного состава, суммарные перевозки крупнейших операторов вагонов все же увеличились, следует из рейтинга INFOLine Rail Russia Top. За год объемы, приходящиеся

на 35 ведущих операторов РФ, выросли на 3,3%, до 1,085 млрд тонн. При этом, по расчетам ИПЕМ, недополученная выручка операторов в 2020 году составила 125 млрд руб., из которых 111 млрд руб. приходится на последствия снижения ставок.

Взаимное положение операторов в топ-10 практически не изменилось, в полном перечне изменений также не очень много, кроме появления в нем как самостоятельного игрока «Уголь-Транса», выделившегося летом 2020 года из состава УГМК и занявшего 13-е место в рейтинге. Первые три позиции уже не первый год удерживают Федеральная грузовая компания (ФГК, входит в ОАО РЖД), Первая грузовая компания (ПГК) Владимира Лисина и Globaltrans Андрея Филатова, Никиты Мишина и Константина Николаева. Доля крупнейших операторов в перевозках и грузообороте продолжает расти: на первую десятку приходится 60,5% в погрузке, что на 3,2 п. п. больше, чем годом ранее, и 66,5% в грузообороте (плюс 0,8 п. п.). При этом доля топ-10 в совокупном парке падает: по итогам года на них приходилось 44,5% парка в собственности и 55,8% парка в управлении, что на 1,2 п. п. и 2,1 п. п. меньше, чем в 2019 году.

Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров говорит, что в условиях профицита парка операторские компании сокращают закупки новых вагонов, реструктуризируют и рефинансируют лизинговые договоры, отказываются от аренды парка, не обеспеченного грузовой базой, и стремятся сосредоточиться на стратегических сегментах. Так, FESCO вышла из всех сегментов, кроме контейнеров, ПГК продала парк нефтеналивных цистерн и т. п. При этом, говорит он, для расширения парка операторы все активнее используют инструмент операционного лизинга.

На рынке оперлизинга, следует из рейтинга, сменился лидер: «ВЭБ-Лизинг» перешел с первого сразу на четвертое место, и лидерами стали Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК) с 52,6 тыс. вагонов в аренде и Brunswick Rail с 39,8 тыс., на третьем месте – «Трансфин-М» Алексея Тайчера и партнеров. «ВЭБ-Лизинг» же, в конце 2020 года завершивший передачу более 20 тыс. вагонов «Атланту» (75% у «Трансфин-М», 25% у ВЭБ.РФ), должен, как было решено в ноябре 2020 года, быть объединен с ГТЛК. После передачи активов, намеченных на лето, возможно, «ВЭБ-Лизинг», как и планировал, покинет этот сегмент.

Привлекательности оперлизинга способствует относительно большая гибкость условий, в том числе ежеквартальная индексация ставок с учетом конъюнктуры рынка, которая предусмотрена в ряде договоров, говорит господин Бурмистров. Плюс к тому в условиях неопределенности операторы с осторожностью берут на себя обязательства, а операционный лизинг, в отличие от финансового, предполагает возможность выйти из договора. И если раньше штрафы за досрочный выход были достаточно высокими, то сегодня рынок оперлизинга стал существенно более гибким и от аренды отличается в основном сроками (от года и более). При этом сегмент оперлизинга, говорит господин Бурмистров, консолидируется и становится, как во всем мире, рынком нескольких крупных игроков.

<https://www.kommersant.ru/doc/4721807>

РБК; МИХАИЛ ЮШКОВ; 2021.03.10; ЛАТВИЯ СПУСТЯ ГОД ВОЗОБНОВИТ АВИАСООБЩЕНИЕ С РОССИЕЙ

Такое решение правительство приняло из-за того, что люди пользуются аэропортами в соседних Эстонии и Литве, а затем попадают в Латвию наземным транспортом. Подобная схема усложняет борьбу с COVID-19, считают власти

Власти Латвии приняли решение возобновить авиасообщение с третьими странами, включая Россию. Об этом сообщает пресс-служба Министерства транспорта Латвии.

«Правительство решило снять запрет на международные пассажирские авиаперелеты в третьи страны и из них. Рейсы, включая чартерные, <...> будут доступны с 17 марта», – говорится в сообщении.

Такое решение кабмин Латвии принял на фоне действий властей соседних Эстонии и Литвы, которые уже возобновили международные пассажирские перевозки. Как отмечается в сообщении, люди пользуются аэропортами в этих странах, а затем попадают в Латвию наземным транспортом. «Такой способ передвижения снижает шансы на отслеживание путешественников и обеспечение соблюдения мер эпидемиологической безопасности», – пояснили в министерстве.

После снятия запрета на авиаперевозки люди, которые намерены посетить Латвию, должны будут иметь при себе отрицательный тест на коронавирус методом ПЦР, полученный за 72 часа до прибытия. Кроме того, прилетающим необходимо будет заполнить электронное подтверждение въезда в Латвию. Если человек прибывает из страны, где наблюдается сложная ситуация с COVID-19, то он будет обязан отправиться на десятидневную самоизоляцию.

Латвия объявила о закрытии своих границ из-за коронавируса в марте прошлого года. С 17 марта были запрещены перевозки воздушным, железнодорожным, морским и автобусным транспортом. Грузовое сообщение под запрет не попало.

Первый случай заражения коронавирусом в Латвии выявили 3 марта 2020-го. Вирус обнаружили у женщины, вернувшейся из Италии с пересадкой в Мюнхене. За прошлый год в Латвии выявили почти 41 тыс. случаев заражения коронавирусом, из них 892 – завозные. Из этого числа только 250 оказались завезены в страну путем авиасообщения, что составило 0,61% от всех подтвержденных случаев.

https://www.rbc.ru/society/10/03/2021/604808029a79478499bfb52?from=from_main_9

ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2021.03.10; АЭРОПОРТ ЮЖНО-САХАЛИНСКА РЕГИОН ПОДЕЛИТ СО СТРУКТУРОЙ ОЛЕГА ДЕРИПАСКИ; НОВОГО ИНВЕСТОРА ПАССАЖИРСКОГО ТЕРМИНАЛА ВЫБРАЛИ ЧЕРЕЗ КОНКУРС

Компания «Красинвест» выиграла конкурс на строительство пассажирского терминала в аэропорту Южно-Сахалинска, следует из протокола результатов конкурса, с которым ознакомились «Ведомости». С этой компанией власти региона теперь создадут совместное предприятие (СП), которое достроит пассажирский терминал и в дальнейшем будет управлять авиаузлом. В СП у компании-инвестора будет 51%, у правительства региона – 49%, уточнил представитель «Красинвеста».

Строящийся терминал площадью 40 000 кв. м должен обслуживать 550 пассажиров внутренних авиалиний в час и 250 пассажиров международных линий. Действующий терминал аэропорта в 7400 кв. м не справляется с трафиком – он будет закрыт после достройки нового. В 2019 г. аэропорт принял 1,3 млн пассажиров, в 2020 г. – 743 700. Согласно конкурсной документации, завершиться строительство должно в 2022 г.

«Красинвест», как следует из данных «СПАРК-Интерфакса», на 100% принадлежит московскому «Базовому аэропортовому оператору», совладельцами которого являются Алексей Коновалов и Андрей Панов. Три источника «Ведомостей» в авиационной отрасли при этом утверждают, что компанию контролирует бизнесмен Олег Дерипаска, которому принадлежит аэропортовый холдинг «Базэл аэро». Представители «Базэл аэро» и бизнесмена связь с «Красинвестом» отрицают. В «Базэл аэро» входят аэропорты Краснодар, Сочи и Анапы. Кроме того, структуры Дерипаски владеют международным аэропортом Владивостока «Кневичи». А «Красинвесту» принадлежит также 51% аэропорта Красноярск «Емельяново».

«Победителем конкурса признается участник, предложивший наибольший размер уставного капитала СП», – говорится в конкурсной документации на достройку терминала Южно-Сахалинского аэропорта. «Красинвест» заявил об инвестициях в проект 12,5 млрд руб. Его конкуренты на конкурсе – компания «ДВ-инвест», аффилированная с «Аэропортами регионов» Виктора Вексельберга, и компания «Новопорт инвест»,

принадлежащая Роману Троценко, – 10,5 млрд и 10 млрд руб. соответственно. «Объем предложенных инвестиций говорит о серьезности [наших] намерений по развитию сахалинского хаба», – отметил представитель «Красинвеста». «Рыночная оценка строительства близка к 10 млрд руб., что видно по заявкам двух ведущих игроков. Но один участник конкурса решил переплатить», – комментирует итоги конкурса собеседник «Ведомостей» в одном из аэропортовых холдингов страны. «Ведомости» направили запрос представителям «Аэропортов регионов» и «Новпорт инвеста».

Все три участника прошедшего конкурса давно проявляют интерес к этому проекту. Кроме них, на достройку терминала в прошлом году претендовал также АО «Хабаровский аэропорт». Однако летом 2020 г. губернатор Сахалинской области Валерий Лимаренко распорядился без конкурса отдать аэропорт Южно-Сахалинска в совместное предприятие с «Аэропортами регионов» (АР), писали «Ведомости». Предполагалось внести акции компании «Аэровокзал Южно-Сахалинск» (строитель терминала) в план приватизации, а затем передать эти акции в уставный капитал «ДВ-инвеста», структуры АР.

В результате холдинг Вексельберга получил бы 51% в аэропорту, инвестировав в актив 4,8 млрд руб. Однако вмешалась ФАС – служба организовала проверку соблюдения законодательства о защите конкуренции при выборе оператора аэропорта. В итоге решение Лимаренко было отменено, и проект выставили на конкурс, на котором и столкнулись все три ключевых игрока. «Хабаровский аэропорт» принять в нем участие не смог по формальным критериям – по словам собеседника «Ведомостей» в отрасли, организатор конкурса предъявил слишком высокие требования к потенциальным участникам по уровню осуществленных инвестиций в другие проекты. Представитель компании отказался от **комментариев**.

«Новпорт инвест», «Аэропорты регионов» и «Базэл аэро» заинтересованы в консолидации отрасли аэропортов в регионах. Это очень перспективный бизнес, что обусловлено стабильным трафиком и монопольным положением аэропортов [в регионах], – считает аналитик «Атона» Михаил Ганелин. – Кроме того, потенциально это маржинальный бизнес. На сегодня неприватизированными остались не так много аэропортов, тем более таких, которые обслуживают стабильный поток более 1 млн человек и способны принимать все типы самолетов». Ганелин при этом уточняет, что Южно-Сахалинск не является крупнейшим авиаузлом в регионе: для сравнения, пассажиропоток аэропорта Хабаровска составил в 2019 г. более 2 млн человек, Владивостока – более 3 млн.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/03/10/860787-aeroport-yuzhno-sahalinska>

ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСЕЙ НИКОЛЬСКИЙ; 2021.03.10; ОЛЕГ ДЕМЧЕНКО ПОКИНУЛ «ИРКУТ»; ОН БЫЛ ОДНИМ ИЗ КЛЮЧЕВЫХ РУКОВОДИТЕЛЕЙ АВИАПРОМА НА ПРОТЯЖЕНИИ ДЕСЯТИЛЕТИЙ

Один из основателей корпорации «Иркут» 76-летний Олег Демченко ушел с должности ее первого заместителя генерального директора – генерального конструктора, сообщил «Ведомостям» источник в корпорации и подтвердил представитель ОАК.

При этом, как сообщил источник «Иркута», Демченко сохранил должность гендиректора-генконструктора ОКБ имени Яковлева (входит в «Иркут»). Генеральным директором корпорации «Иркут» является Равиль Хакимов, первым заместителем гендиректора – Анатолий Гайданский. Демченко занимал должность президента «Иркута» с 2005 по 2017 г., при этом совмещал этот пост с различными должностями в ОАК, одним из создателей которой он также являлся.

Разработкой главного продукта «Иркута» – пассажирского авиалайнера МС-21 – занимается Инженерный центр имени Яковлева этой корпорации, а в задачи ОКБ входят сопровождение программы учебно-боевого самолета Як-130 и испытания самолетов, в том числе МС-21, говорит источник в «Иркуте».

Демченко, его предшественник на посту президента «Иркутск» и также один из создателей ОАК Алексей Федоров, а также генконструктор «Сухого» и сменивший Федорова в ОАК Михаил Погосян (ныне ректор Московского авиационного института. – «Ведомости») – это без преувеличения великая тройка руководителей российской авиапромышленности 2000–2010-х гг., говорит эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко.

По его словам, с именами этих людей связано само спасение отечественного авиапрома после кризиса 90-х и все реализованные программы последующих лет. В случае Демченко речь идет о таких программах, как многофункциональный истребитель Су-30МКИ, который вместе с модификациями построен и заказан в количестве более 500 единиц, первый разработанный с нуля после распада СССР в России крупный военный самолет – учебно-боевой Як-130, который поступил на вооружение ВВС России и еще полудесяток стран.

Наконец, одна из самых амбициозных и важных программ – по созданию магистрального авиалайнера МС-21-300, которая сейчас вышла на этап сертификации машины, – тоже его инициатива. Кроме Демченко ключевую роль в этих проектах сыграл и Федоров, отмечает Макиенко.

В свою очередь, Погосян – инициатор создания ближнемагистрального Sukhoi Superjet 100 – единственного отечественного пассажирского самолета после 1991 г., о котором можно в действительности говорить как о серийно выпускаемом и активно эксплуатируемом. Под руководством Погосяна был создан истребитель пятого поколения Су-57, а также истребитель Су-35, который сейчас является одним из основных экспортных продуктов российской оборонной промышленности, говорит Макиенко.

<https://www.vedomosti.ru/politics/articles/2021/03/09/860795-demchenko-pokinul>

КОММЕРСАНТЪ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2021.03.10; КОНТРОЛЕР РЕГУЛЯТОРУ ГЛАЗ НЕ ВЫКЛЮЕТ; МИНЭКОНОМИКИ НЕ УВИДЕЛО В КОНФЛИКТЕ ИНТЕРЕСОВ ВЕДОМСТВ ПОМЕХИ ГИЛЬОТИНЕ

Конфликт между контрольными и регуляторными полномочиями ведомств не помешал работе «регуляторной гильотины», утверждают в Минэкономике. На итоги пересмотра и отмены обязательных требований в отраслях сильнее повлияло соотношение устаревших и актуальных актов, принятие же нового регулирования было сбалансировано специально созданным механизмом рабочих групп и подкомиссий из чиновников и предпринимателей. Последние признают, что это действительно позволило избежать негативных эффектов, но в целом указывают на необходимость устранения конфликта интересов ведомств четким разграничением регуляторных и контрольных полномочий.

Минэкономике направило в Госдуму и правительство доклад о работе «регуляторной гильотины» – отмене устаревших и избыточных норм с 2021 года. Его подготовки требовали Госдума и правительство, следует из письма (есть у “Ъ”) статс-секретаря, замглавы Минэкономки Алексея Херсонцева от 1 марта. Так, депутаты были обеспокоены конфликтом полномочий некоторых ведомств как разработчиков нормативно-правовых актов (НПА, ведомства-регуляторы), одновременно проверяющих выполнение обязательных требований из этих НПА (ведомства-контролеры).

В Минэкономике пришли к выводу, что значительного влияния такой конфликт на реализацию «регуляторной гильотины» не оказал.

Для анализа Минэкономки разделило ведомства на три группы. В первую вошли восемь министерств, которые реализуют полномочия только по нормативно-правовому регулированию (МВД, Минздрав, Минсельхоз, Минпромторг и пр.). Во вторую – ведомства, которые совмещают регулирование с надзором за его выполнением совместно с другими ведомствами (Минстрой, Минцифры, Минэкономки, Минфин, Минэнерго). В

третью – ведомства-регуляторы, сами выполняющие контрольные функции (26 ведомств, в том числе МЧС, ФАС, ФНС, Роспотребнадзор).

Всего под «гильотину» попали 2,37 тыс. ведомственных актов.

Основной объем (73%), как показал анализ, обеспечила первая группа, в частности, потому, что основной массив НПА в этой группе принят еще до 2010 года. О неактуальности таких НПА свидетельствует и низкий уровень их замещения (пересмотра и принятия взамен новых актов) – 13% против 18% в среднем по выборке. На вторую группу пришлось лишь 4% отмененных актов: около 70% НПА в группе были приняты в последнее десятилетие, объясняют авторы, а коэффициент их замещения составил 46%. В третьей группе доля отмененных актов составила 23%, при этом им на смену принята треть новых НПА. По подсчетам Минэкономки, в результате уровень обновления нормативной базы в группах составил 76%, 50% и 60% соответственно. При этом в количественном выражении по числу новых актов лидирует первая группа – 187 против 33 и 119 для ведомств-контролеров.

В Минэкономки указывают, что все принимаемые НПА проходили через рабочие группы с участием экспертов и бизнеса с последующей оценкой регулирующего воздействия и правовой экспертизой Минюста, а акты с разногласиями выносились на профильную подкомиссию комиссии по административной реформе. «При разработке и принятии нового регулирования соблюден баланс интересов», – констатирует ведомство.

В деловых сообществах с оценкой Минэкономки в целом согласны.

«Конфликт всегда возникает, когда нет четкого разделения между полномочиями министерств, агентств и служб. И в отдельных случаях совмещение полномочий все же повлияло на принятие решений в рамках «регуляторной гильотины», – отмечает сопредседатель «Деловой России» Антон Данилов-Данильян. Вице-президент «Опоры России» Владислав Корочкин соглашается, что конфликт есть, но механизм «регуляторной гильотины» с вовлечением рабочих групп и подкомиссий получился уникальным. «Нам многого удалось добиться, хотелось бы больше таких примеров», – говорит он.

Впрочем, по мнению экспертов, в будущем от внутриведомственных конфликтов контролера и регулятора все равно необходимо избавляться. «Если какой-то орган принял акт, то предполагается, что за его исполнением должен следить другой, за исключением, возможно, отдельных отраслей, например банковской или антимонопольной, из-за специфики», – говорит руководитель правового направления ЦСР Максим Башкатов. Другой собеседник “Ъ” соглашается, добавляя, что «сложно определить, как выглядело бы регулирование, не будь у его разработчиков контрольных полномочий».

<https://www.kommersant.ru/doc/4721789>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2021.03.10; ТЕХОСМОТР ПЕРЕЕХАЛ; ДИАГНОСТИЧЕСКИМ КАРТАМ ПРОДЛИЛИ СРОК ДЕЙСТВИЯ НА ПОЛГОДА

Первый опыт прохождения техосмотра с 1 марта испытают на себе владельцы автомобилей, которым приходится проходить эту процедуру впервые. То есть владельцы легковушек и легких грузовиков, которым исполнилось 4 года, а также автобусов и тяжелых грузовиков, после первого года эксплуатации. С этой даты вступают в силу поправки в закон о техосмотре, новые правила прохождения ТО, а также новое постановление правительства о продлении сроков действия диагностических карт.

Согласно этому постановлению срок действия диагностических карт, у которых этот срок истекает с 1 февраля по 30 сентября, продлевается на полгода, но не менее чем до 1 октября. То есть если карта заканчивает действовать 2 марта, то техосмотр надо будет пройти 1 октября. Если ее срок истекает 30 сентября, то получить новую надо до 30 марта следующего года.

Продление карт происходит автоматически. Страховщики продадут полис без проблем с указанием номера той карты, которая есть на руках.

Такое продление сроков действия принято из-за опасений, что реформа вызовет транспортный коллапс. Пунктов ТО и их пропускной способности на всех не хватит. А без диагностической карты невозможно приобрести полис ОСАГО. Без полиса запрещено передвигаться по дорогам. Был риск, что из-за недостатка пунктов встанут и автобусы.

На тех автовладельцев, кому предстоит пройти техосмотр впервые, эта отсрочка не распространяется. У них же еще нет действующей диагностической карты.

Именно они первыми испытают на себе реформу техосмотра, которая начинается с 1 марта. Предполагается, что с этой даты получить диагностическую карту без визита на пункт техосмотра не получится. Все диагностические карты становятся электронными. Оформляться они будут непосредственно в модернизированной информационной системе ЕАИСТО. На руки бумажный экземпляр можно будет получить, попросив распечатку у оператора. Но на бумаге диагностическая карта нужна только тем, кто выезжает на своем автомобиле за границу. При покупке полиса ОСАГО проверять наличие диагностической карты страховщик будет через ту же ЕАИСТО.

Для начала оформления карты потребуется сделать фотографию автомобиля перед въездом на диагностическую линию спереди. При этом фото делается с указанием координат места съемки и времени съемки. Без фотографии с этими данными начать оформление карты невозможно.

После окончания диагностики делается фотография машины сзади также с указанием координат и времени съемки. Без этой фотографии и этих данных невозможно завершить оформление карты. Карта подписывается усиленной квалифицированной электронной подписью эксперта.

Координаты должны быть в пределах 15 метров от координат пункта ТО. Но планируется, что в сентябре выйдет новый приказ **Минтранса**, в котором это расстояние будет скорректировано в большую сторону.

Разница во времени на фотографии должна соответствовать времени проведения диагностики. Для легковых автомобилей это 30 минут. Такие меры по идее и должны привести к тому, что устоявшаяся практика покупки диагностических карт без проверки автомобиля закончится.

Кроме того, Госавтоинспекция будет строго следить за деятельностью операторов и работой пунктов ТО. Просматривать их сайты в поисках предложений о продаже диагностических карт. Приблизит маршруты патрулирования к пунктам ТО. Если появится информация, что оператор продает диагностические карты, то ГИБДД уже будет проводить проверку во взаимодействии с оператором. Это взаимодействие может заключаться в контрольной закупке диагностической карты.

С 1 марта сотрудники Госавтоинспекции будут непосредственно участвовать в проведении техосмотра автобусов. Для этого не ранее чем за пять дней до желаемой даты техосмотра собственник автобуса должен подать заявку оператору. Тот согласует ее с ГИБДД и включит желающего в график. В назначенный день и час на пункте техосмотра будет присутствовать инспектор ГИБДД. Эксперт-техник осматривает автобус, формирует диагностическую карту. Инспектор технического надзора проверяет результат осмотра, сверяет данные автобуса со всеми документами и сведениями в государственном реестре транспортных средств. Если все верно, он вносит в ЕАИСТО сведения о соответствии автобуса требованиям безопасности и ставит свою усиленную квалифицированную электронную подпись под документом. Пока за отсутствие техосмотра автовладельцам ничего не грозит, кроме невозможности приобрести полис ОСАГО. Но уже через год, 1 марта, вступят в силу поправки в Кодекс об административных правонарушениях, предусматривающих штраф 2000 рублей для водителей и автовладельцев за управление автомобилем, не прошедшим техосмотр.

Предполагается, что штраф будет выписываться автоматически с камер фотовидеофиксации нарушений. За сутки на такого автовладельца может быть оформлен только один штраф. Но ко времени его получения могут пройти не одни сутки, а значит, и штрафов будет несколько. Не пройти техосмотр станет накладно.

<https://rg.ru/2021/03/09/diagnosticheskim-kartam-prodlili-srok-dejstviia-na-polgoda.html>

ИЗВЕСТИЯ; ГЕОРГИЙ ОЛТАРЖЕВСКИЙ; 2021.03.09; ЦАРСКИЙ ПОДАРОК: КАК ИМПЕРИЯ ПРЕПОДНЕСЛА ПОТОМКАМ ПУТЬ В СИБИРЬ; 130 ЛЕТ НАЗАД НАЧАЛОСЬ СТРОИТЕЛЬСТВО ТРАНССИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Создание Транссиба – это высшая точка экономического развития Российской империи, которая продемонстрировала огромный инженерно-технический и финансовый потенциал страны. Уникальная дорога была построена русскими мастерами в рекордные сроки и почти целиком за государственный счет. Начало же было положено именным царским указом 9 марта (25 февраля по старому стилю) 1891 года. В день 130-летия Транссиба «Известия» вспоминают о последней стройке Российской империи.

Сибирский тракт

Необходимость соединения европейской России с Сибирью железной дорогой была столь очевидной, что заговорили об этом еще до того, как прошел первый поезд между Санкт-Петербургом и Царским Селом. Как известно, случилось это в 1837 году, а годом ранее Главное управление путей сообщения и публичных зданий направило в Сибирь экспедицию для отыскания оптимального маршрута для гужевой «тележной дороги» от Иркутска до границы с Китаем. По возвращении возглавлявший экспедицию инженер Н.И. Богданов подал проект «устроения железной дороги, выгоднейшего и удобнейшего способа сообщения от границы китайской до Нижегородской ярмарки», но он был отклонен ввиду его фантастичности. Николай I и его сановники не очень доверяли техническим новшествам.

Егор Францевич Канкрин, министр финансов России в 1823–1844 годах

«Железные дороги – не следствие насущной необходимости, а чаще предмет искусственных нужд и роскоши. Они побуждают к ненужным перемещениям с места на место»

Такой консерватизм дорого обошелся России во время Крымской войны, и впредь правительство старалось не пренебрегать прогрессом. Несмотря на опустевшую казну, правительство Александра II вынуждено было приступить к неотложному переустройству страны. Строительство железных дорог тоже относилось к первоочередным задачам, поскольку без них невозможно было развитие промышленности и торговли. Ввиду дефицита финансов этот сегмент старались развивать на коммерческой основе, отдавая дороги в концессии специально создаваемым акционерным обществам. Комитет железных дорог составил планы первоочередных направлений, но Сибирь была в них не на первом месте. Кроме того, промышленники не спешили вкладываться в грандиозный проект, который сулил огромные затраты и очень нескорый возврат средств.

В 1857 году британский инженер Дуль и американец Коллинз предложили Российскому правительству организовать международную акционерную компанию «Амурская компанейская железная дорога» и приступить к строительству дороги от Нижнего Новгорода до Владивостока. Условием они выдвинули право бессрочного владения землей, по которой предполагалось вести пути, а также освобождение компании от всех налогов и повинностей. Подумав, правительство отказало коммерсантам – создание такой «зоны иностранного влияния» на сибирских просторах сочли слишком опасным.

Всеподданнейший адрес Сибирского купечества, 1868 год

«Одни мы, Государь, сибирские Твои дети, далеки от Тебя, если не сердцем, то пространством. Большие мы от того терпим нужды. Богатства пашен почвы лежат без

пользы для престола Твоего и нас. Даруй нам железную дорогу, приблизь нас к Себе, отчужденных от Тебя. Повели, чтоб Сибирь внедрилась воедино во едином государстве» После того как Россия присоединила устье Амура и твердо встала на побережье Тихого океана, необходимость в дороге стала объективной. Как было развивать торговлю, когда путь от Миасса, где кончалась чугушка, до Владивостока по Сибирскому тракту на конной повозке занимала несколько месяцев? Примерно столько же приходилось идти морем в обход трех континентов. Генерал-губернатор Восточной Сибири Николай Муравьев-Амурский трижды обращался к императору Николаю по поводу строительства железной дороги, позже это делал адмирал Геннадий Невельской в докладной записке «О деятельности Амурской экспедиции». Александр II был непреклонен :

«С данной просьбой граф Н.Н. Муравьев-Амурский обращался к покойному батюшке Николаю Павловичу. Но Сенат отклонил данное предложение. И мы отклоняем этот дорогостоящий проект»

Сменивший на престоле отца Александр III отлично понимал насущность «сибирской проблемы». В 1886 году в резолюции на очередной проект иркутского генерал-губернатора Игнатьева по созданию трансзиатской дороги император написал:

«Уже сколько отчетов генерал-губернаторов Сибири я читал и должен с грустью и стыдом сознаться, что правительство до сих пор ничего не сделало для удовлетворения потребностей богатого, но запущенного края. А пора, давно пора»

Прошел всего год, и было решено приступить к изысканиям для строительства «водно-железнодорожного пути», а еще три года спустя – строить «сплошную через всю Сибирь железную дорогу». Дальше медлить было нельзя.

Трудное решение

Существует мнение, что непосредственным толчком к началу строительства трансзиатского пути стало известие о том, что Китай собрался строить дорогу в Маньчжурию и даже пригласил для этого английских инженеров. В 70–80 годы XIX века Поднебесная действительно быстро развивалась, модернизировала армию и флот, активно закупала в Европе новую технику. Отношения с Россией были мирными, но строительство дороги могло резко изменить расклад сил в пользу Цинской империи и обострить ситуацию. В итоге Китай так и не построил дорогу, а короткое «возрождение» закончилось конфликтом с европейскими державами и фактическим развалом страны.

С другой стороны, Россия долго шла к строительству сибирской дороги, и когда-то должен был настать час икс. Теперь промышленность страны была готова к большим проектам, да и финансовое положение было достаточно уверенным. У проекта были могущественные покровители, прежде всего сам император, хотя скептиков тоже хватало. Но решимость первого лица перевесила.

В мае 1887 году для рассмотрения трансзиатских проектов Александр III образовал особое совещание под председательством главы департамента государственной экономики Государственного совета Александра Абазы. В том же году были образованы три экспедиции для изыскания трассы Средне-Сибирской, Забайкальской и Южно-Уссурийской железных дорог, которые возглавили инженеры Н. Меженинов, О. Вяземский и А. Урсати. В их задачу входила прокладка наиболее удобного маршрута с учетом особенностей местности, маркировка мест для возведения мостов и строительства тоннелей. Путьцы использовали опыт местных проводников, указания геологов, даже рассказы бывалых сибирских ямщиков. В итоге трасса была проложена – пока на бумаге.

К началу 1891 года было решено строить путь целиком железнодорожным, начинать с запада от Златоуста на Челябинск и с востока от Владивостока на Хабаровск и, что вызвало особенно отчаянные споры, возводить дорогу только на казенные деньги.

9 марта (25 февраля по старому стилю) 1891 года именным высочайшим указом министру путей сообщения «разрешено сооружение железнодорожного пути от города Владивосток до пристани Графской и повелено безотлагательно приступить к строительным работам».

Этот указ принято считать началом грандиозного сооружения Сибирской магистрали. А 10 дней спустя, 19 марта, был опубликован рескрипт императора на имя наследника престола цесаревича Николая Александровича:

«Повелеваю ныне приступить к постройке сплошной через всю Сибирь железной дороги, имеющей (целью) соединить обильные дары природы сибирских областей с сетью внутренних рельсовых сообщений. Я поручаю Вам объявить таковую волю мою, по вступлении вновь на русскую землю, после обозрения иноземных стран Востока. Вместе с тем возлагаю на Вас совершение во Владивостоке закладки разрешенного к сооружению, за счет казны и непосредственным распоряжением правительства, Уссурийского участка Великого Сибирского рельсового пути»

12 мая сопровождаемый кораблями Тихоокеанского флота крейсер «Память Азова», на котором наследник совершал кругосветное путешествие, бросил якорь в бухте Владивостока, а 19 мая Николай лично вывез первую тачку с землей для железнодорожной насыпи. Великая стройка началась. К этому времени на Дальний Восток уже прибыли инженеры и рабочие, были доставлены необходимые материалы и выкуплены земли под полосу отчуждения. Строительство с запада на восток началось еще раньше, но его столь торжественно не обставляли, поскольку формально участок Миасс–Челябинск считался еще не Транссибом, а завершающим куском Самаро-Златоустовской дороги.

Великий Сибирский путь

Для скорости и удобства работ трасса была поделена на шесть участков, которые строились поэтапно. Первый этап – проектирование и строительство Западно-Сибирского участка от Челябинска до Оби (1418 км), Средне-Сибирского от Оби до Иркутска (1871 км), а параллельно на востоке – Южно-Уссурийского от Владивостока до станции Графской (408 км). Второй включал в себя дорогу от станции Мысовой на восточном берегу Байкала до Сретенска на р. Шилке (1104 км) и Северно-Уссурийский участок от Графской до Хабаровска (361 км). И в последнюю очередь, как самая труднопроходимая, Кругобайкальская дорога от станции Байкал в истоке Ангары до Мысовой (261 км) и не менее сложная Амурская дорога от Сретенска до Хабаровска (2130 км). Суммарно нужно было проложить более 7 тыс. км пути, что, вместе с уже имеющейся дорогой от Москвы до Челябинска, составило 9288 км.

Строек такого масштаба в России не вели никогда. Тем более в столь сложных условиях: непроходимая тайга, могучие сибирские реки, болота, местами – вечная мерзлота, горы, тяжелейший климат, а главное – почти полное отсутствие трудовых ресурсов и инфраструктуры. Логистика была сложнейшая, особенно на восточном участке – приходилось завозить всё, кроме, пожалуй, леса. Например, детали моста через Амур изготавливали в Варшаве, оттуда железной дорогой доставляли в Одессу, а затем морем во Владивосток, где снова перегружали на платформы и доставляли к месту назначения. Камень порой приходилось возить за тысячи верст. Рабочих нанимали как в Сибири, так и в европейской части России. Зачастую привлекали солдат, казаков и даже каторжников (год на стройке шел за полтора), но их число было не очень значительным. А вот от найма китайских и маньчжурских гастарбайтеров решено было отказаться по политическим причинам.

На начальном этапе стройки было задействовано около 10 тыс. человек, в разгар строительных работ в 1895–1896 годах – почти 90 тыс., в на завершающем этапе в 1904 году – только 5,3 тыс. человек. На строительстве Амурской железной дороги в 1910 году работали 20 тыс. человек.

В первые годы строительство шло достаточно вяло из-за острой нехватки средств. Но когда в 1892 году министром путей сообщения стал Сергей Юльевич Витте (через полгода он занял и пост министра финансов), дело пошло веселее. Благодаря его усилиям ассигнования многократно увеличились, и стройка набрала свои рекордные темпы –

примерно 650 км дороги в год. К 1903 году было произведено свыше 100 млн кубометров земляных работ, уложено более 12 млн шпал, 1 млн т рельсов, общая длина построенных железнодорожных мостов и тоннелей составила более 100 км.

А кроме того, строились вокзалы, полустанки, депо, дома для обслуживающего персонала, школы, церкви. Характерный пример: в 1893 году на пустынный берег Оби прибыли рабочие – строить бараки для своих коллег, которые вскоре должны были начать возводить на этом месте железнодорожный мост. Мост был сдан, небольшой поселок возле него стал постепенно разрастаться. Теперь это Новосибирск – третий по численности населения город страны.

Витте принадлежит также идея прокладки дороги более коротким путем – напрямик через Китай и Манчжурию. Причем не только к Владивостоку, но и к арендованным Россией в 1898 году базам Порт-Артуру и Даляню (Дальнему). Причины для изменения маршрута были не только экономические, но и политические – заключить союз с Китаем и укрепиться на Ляодунском полуострове. Китайская восточная железная дорога (КВЖД) стала как бы параллельной южной веткой Транссиба, а поскольку она изначально не была заложена в смету, ее строили на коммерческой основе – для финансирования был создан Русско-Китайский банк с российским и французским капиталом.

Побежали поезда

Несмотря на трудности и почти полное отсутствие техники, дорога стремительно продвигалась вглубь Сибири благодаря феноменальной выносливости русских рабочих и таланту инженеров. Было бы несправедливо не вспомнить таких выдающихся специалистов как Николай Меженинов, Константин Михайловский, Александр Пушечников, Александр Ливеровский (в 1917 он станет министром временного правительства, а в 1942 будет строить ленинградскую Дорогу жизни), Болеслав Савримович, Александр Югович, Орест Вяземский, Александр Урсати, инженер и писатель Николай Гарин-Михайловский (именно он выбирал место моста через Обь, где возник Новосибирск) и многих других.

3 ноября 1901 года произошло символическое событие – смычка рельсов западного и восточного направлений. Но еще продолжали возводиться мосты, тоннели и прочая инфраструктура. Сквозное движение по тогда однопутному пути открылось 14 июля 1903 года. Еще не был закончен участок вокруг Байкала, поэтому составы перевозили через озеро на ледокольных паромах, которые заказали в Англии. Каждый такой паром принимал по 25 вагонов. Непрерывный же рельсовый путь был открыт 29 октября 1905 года.

Только благодаря открытию Транссиба стали возможны экономические преобразования Петра Столыпина, возглавившего правительство в 1906 году. Население Сибири прибавляло по полмиллиона человек ежегодно, росли города, осваивались всё новые и новые земли. Зерна по Транссибу пошло столько, что пришлось вводить «челябинский барьер» – специальный внутренний таможенный сбор, чтобы ограничить хлебный вал из Сибири. В огромных количествах экспортировали в Европу масло: в 1898 году поставляли 2,5 тыс. т, а в 1913-м – более 70 тыс. т.

В итоге Россия получила то, что лаконичнее и емче всех выразил Петр Столыпин: «Восток проснулся, господа!» Общая постройка Великого сибирского пути обошлась казне Российской империи до начала Первой мировой войны почти в 1,5 млрд золотых рублей.

Вскоре стало ясно, что открытие сквозного движения – лишь промежуточный полустанок в истории Транссиба. Однопутная дорога не справлялась с большими нагрузками, а стремительный рост товарооборота остро поставил вопрос увеличения пропускной способности. Посему уже в 1907 году решено было приступить к прокладке второй колеи по всей длине дороги.

Условия Портсмутского мира, завершившего русско-японскую войну, лишили Россию возможности рассчитывать на проходящую по территории Манчжурии дорогу. Пришлось срочно приступать к строительству Амурского участка, наверное, самого сложного в техническом плане.

Последней точкой стало возведение уникального 2,5-километрового моста через Амур, после чего Транссиб обрел законченные очертания. Произошло это 18 октября 1916 года, всего за четыре месяца до краха Российской империи.

<https://iz.ru/1133600/georgii-oltarzhevskii/tcarskii-podarok-kak-imperiia-prepodnesla-potomkam-put-v-sibir>

1 КАНАЛ НОВОСТИ В 18:00; КИРИЛЛ ПОНОМАРЁВ; 2021.03.09; В САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ МНОГОДЕТНЫМ СЕМЬЯМ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОМОВ ВЫДЕЛИЛИ УЧАСТКИ, ПОПАВШИЕ В ОХРАННУЮ ЗОНУ АЭРОПОРТА

В законодательную ловушку попали сотни многодетных семей из Самарской области. Люди получили от государства землю для строительства домов. Дружно начали осваивать участки, проводить коммуникации, планировать будущее. Но внезапно выяснилось, что ничего, кроме планов, на этой территории строить нельзя. Серьезные ограничения связаны с расположенным рядом аэропортом.

В этом году Сквозниковы хотели начать строить и дом, двухэтажный, с мансардой. Глава семейства на занесенном снегом участке показывает, где собирались заложить фундамент. Эти шесть соток под Самарой, в поселке Кириллинский им, как многодетной семье, около двух лет назад выделили областные власти.

«Нам показали красочный план, где и школа, и парковая зона», – говорит Анастасия Сквозникова.

Земля есть, но оказалось, что строить на ней ничего нельзя. Дело в том, что в октябре прошлого года был утвержден проект охранных территорий аэропорта «Курумоч». Поселок находится в 12 километрах от него и попал в так называемую 7-ю приаэродромную зону.

Существует семь разных подзон. В каждой – свои ограничения по использованию земли: где могут располагаться только аэродромные постройки, а где нельзя возводить промышленные предприятия. В седьмой зоне, например, запрещено строительство жилья, больниц и школ. Санитарно-эпидемиологические нормы задают жесткие ограничения по уровню шума и степени загрязненности воздуха – на все эти параметры как раз и влияет работа авиадвигателей.

В Кириллинском за два года участки получили больше 500 многодетных семей. Но разрешения на строительство сейчас никому не выдают.

«Никаких официальных уведомлений не поступало в наш адрес от органов местной власти. Стали обращаться наши соседи для разрешения на строительство, и пошли отказы не просто единичные, а массовые», – говорит Марина Бочкарева.

Первые, кто получили участки, уже успели вложиться в их обустройство. У некоторых есть забор, кто-то залил фундамент будущих построек. Ну а вот здесь уже выложен дом из бревен. Правда, даже если хозяин успел получить разрешение на строительство, зарегистрировать право на дом сейчас он уже не может.

У Анастасии Усатовой, например, баня на плане участке официально оформлена. А дом, который закончили строить до зимы, – нет. Бумаги на регистрацию в МФЦ брать отказались.

Под вопросом и строительство обещанных здесь людям школы, детского сада, поликлиники.

В сельской администрации говорят, что сами узнали о попадании поселка в охранную зону только в феврале. С ними якобы никто границы никто не согласовывал.

«Каких-то запросов по согласованию, по составлению технического задания по установлению этих зон на территории нашего района не поступало», – сообщил Михаил Белоусов.

Под ограничения по использованию попали больше 10 тысяч участков в одном из районов области и даже северная часть Самары. Проект с аэропортом согласовывало региональное правительство.

Понятие «приаэродромная территория» и ее подзоны утвердили федеральным законом в 2017 году. К середине 2018-го все аэропорты должны были согласовать эти границы. На деле процесс затянулся.

Между тем в похожую с самарской историю попали жители Алтайского края. А вот в Екатеринбурге, например, местные власти уже дважды отвергли проект охранных зон аэропорта «Кольцово». До города от него меньше 20 километров.

«Если эти ограничения вступят в силу, то город потенциально недополучит порядка восьми миллионов квадратных метров жилья, порядка двух тысяч мест в садиках, порядка 11 тысяч мест в школах», – сообщил заместитель главы города Алексей Бирюлин.

Чтобы упростить процедуру установления аэродромных зон и исключить спорные ситуации с ограничением строительства, потребуются новые поправки в закон. Их сейчас разрабатывают эксперты при федеральном правительстве.

<https://www.1tv.ru/news/2021-03-09/402858->

[v-samarskoy-oblasti-mnogodetnym-semyam-dlya-stroitelstva-domov-vydelili-uchastki-popa-vshie-v-ohrannuyu-zonu-aeroporta](https://www.1tv.ru/news/2021-03-09/402858-v-samarskoy-oblasti-mnogodetnym-semyam-dlya-stroitelstva-domov-vydelili-uchastki-popa-vshie-v-ohrannuyu-zonu-aeroporta)

РОССИЯ 1 ВЕСТИ В 20:00; 2021.03.09; РАЗРЕШЕНИЕ НА СТРОИТЕЛЬСТВО

В: Более 500 многодетных семей в Самарской области пытаются добиться разрешения построить дома на участках, которые им дали местные власти. Полученную землю жители уже оформили в собственность и начали работы. Но мечты о загородной жизни неожиданно рухнули, когда вдруг выяснилось, что строиться на этом месте нельзя. О том, почему, и есть ли шанс все-таки отпраздновать долгожданное новоселье, в репортаже Руслана Бикбулатова.

УЧАСТНИЦА СЮЖЕТА: Мы хотели большой дом построить двухэтажный. У нас трое детишек, ну чтобы всем места хватало.

КОРР: Эти шесть соток земли под будущий дом мечты Зенкины получили на правах многодетной семьи. Лучшее место для проживания за городом придумать трудно. Живописный уголок недалеко от областного центра с чистым воздухом среди лесов и рек. Одни огородили участки забором, другие залили фундамент под будущий дом. Некоторые даже успели возвести стены и крышу, как вдруг стало известно: любое строительство на этой территории под запретом. Участки здесь успели оформить 524 многодетные семьи, но получить разрешение на строительство домов не удалось. Оказалось, что на всю эту землю наложено обременение.

АЛЕКСЕЙ КАРПОВ, МНОГОДЕТНЫЙ ОТЕЦ: Мы не сможем передать, наверное, ни по наследству, ни продать в случае необходимости.

КОРР: Поселок Кириллинский расположен вблизи международного аэропорта Курумоч и подпадает под седьмую подзону аэропортной территории. Строительство жилых домов здесь запрещено из-за повышенного шума пролетающих самолетов.

АНАСТАСИЯ УСАТОВА: Почему на этапе приобретения участков недвижимость, регистрация недвижимости, получение разрешения на строительство, соответственно, никаких заявлений сделано не было.

КОРР: Границу седьмой подзоны предаэропортных территорий проложили через тринадцать населенных пунктов, в том числе Самары и Жигулевска. Проект был разработан аэропортом по требованию транспортной прокуратуры и по согласованию с

региональным правительством. В случае неисполнения решений суда Курумоч мог вообще приостановить свою деятельность.

АНДРЕЙ СПИРИДОНОВ, ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА ТРАНСПОРТА И АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ: Мы не могли пренебрегать нормами федерального законодательства, и только исходя из этого с **Министерством транспорта** был согласован этот проект.

КОРР: Участки земли многодетным семьям были выделены раньше, чем утвердили границы предаэропортной территории. Для администрации района запрет на строительство тоже оказался неожиданностью. Туда успели провести электричество, дорожную и социальную инфраструктуру. Теперь власти надеются, что границы будут пересмотрены.

МИХАИЛ БЕЛОУСОВ, ГЛАВА КРАСНОЯРСКОГО МУНИЦИПАЛЬНОГО РАЙОНА САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ: Мы уже переговоры с руководством аэропорта провели. У нас достигнуто понимание, на сегодняшний день мы знаем, что аэропортом определен бюджет, контракт на заключение вот именно у нас подрядной организации корректировки этой зоны.

КОРР: С подобными проблемами могут столкнуться более сорока регионов России. Там, где предаэропортную территорию до сих пор не установили, вопрос уже обсуждают в Госдуме.

НИКОЛАЙ НИКОЛАЕВ, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ КОМИТЕТА ГОСДУМЫ РФ ПО ПРИРОДНЫМ РЕСУРСАМ, СОБСТВЕННОСТИ И ЗЕМЕЛЬНЫМ ОТНОШЕНИЯМ: Готовится соответствующий законопроект, который в границах аэродромных зон решит проблемы всех людей, которые строили или строят, или будут строить. В конце концов, это их дом. И лишать дома никто не имеет права.

КОРР: Законопроект, который поможет решить проблему, Госдума планирует рассмотреть в ближайшие месяцы.

Руслан Бикбулатов, Дмитрий Черкасов, Михаил Ситников, Александра Березкина. «Вести», Самарская область

<https://www.vesti.ru/video/2275980>

РОССИЯ 1 УТРО РОССИИ; 2021.03.10; КОГДА НАДО ПРОХОДИТЬ ТЕХОСМОТР

С 1 марта вступили в силу новые правила прохождения техосмотра. Срок действия диагностических карт, истекающий в период с 1 февраля по 30 сентября уже продлен автоматически. Но при этом не всем автолюбителям понятно – так когда надо проходить техосмотр? И на кого это продление не распространяется? Не возникнет ли коллапса и очередей.

<https://www.vesti.ru/video/2276004>

РОССИЯ 24; 2021.03.10; «АЭРОФЛОТ» НА 10 ПРОЦЕНТОВ ПОВЫШАЕТ ТОПЛИВНЫЙ СБОР НА РЕЙСЫ ПО РОССИИ. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

Авиаперевозчик «Аэрофлот» сообщает о повышении размера топливного сбора на рейсы по России на 10 процентов, начиная с 10 марта 2021 года. Величина топливного сбора для полетов за рубеж не меняется.

Так, стоимость сбора в цене одного билета класса «Эконом» составит 1650 рублей (ранее – 1500). Данная стоимость действует на всех внутрироссийских направлениях, кроме ряда исключений. Например, для рейсов из Москвы в Улан-Удэ, Читу или Якутск топливный сбор составит 4350 рублей (ранее 4200). При полетах классом «Эконом» из Москвы на Дальний Восток сбор не взимается, сообщает РИА Новости.

Размер топливного сбора за каждый полетный сегмент классов «Комфорт» и «Бизнес» для рейсов по Российской Федерации составляет 150 и 200 процентов от сбора за полетный сегмент класса «Эконом». Так, стоимость топливного сбора при полетах на рейсах из

Москвы на Дальний Восток классом «Комфорт» составит 6525 рублей (ранее 6300 рублей), классом «Бизнес» составит 8700 рублей (ранее было 8400 рублей).

При этом величина топливного сбора для полетов за границу не изменится.

Ранее представители авиакомпании «Аэрофлот» сообщили, что в период с мая 2020 года по январь 2021 года средняя цена на топливо в структуре расходов перевозчика на внутренних рейсах увеличилась на 40 процентов. Как пояснили в компании, это плавающий сбор, мера компенсации затрат на горюче-смазочные материалы.

<https://www.vesti.ru/video/2276075>

<https://www.vesti.ru/article/2534265>

РОССИЯ 1 ВЕСТИ; АЛЕКСАНДР КУНДУХОВ; 2021.03.09; ИЗ-ЗА НЕПОГОДЫ В ГРУЗИИ ЗАПРЕЩЕНО ДВИЖЕНИЕ ДЛЯ БОЛЬШЕГРУЗОВ. ВЕСТИ

Январские морозы со снегопадами, метелями и ветром до 20 метров в секунду в марте: во многих регионах – погодные аномалии. Антициклон уже принес резкое похолодание. Огромные пробки наблюдаются в Северной Осетии на российско-грузинской границе. Некоторые водители ждут возможности продолжить путь неделями.

<https://www.vesti.ru/video/2275928>

РОССИЯ 1 ВЕСТИ; 2021.03.09; ПРИЧИНОЙ ПАДЕНИЯ САМОЛЕТА В МАГАДАНЕ В 2020 ГОДУ СТАЛ ПЕРЕГРУЗ. ВЕСТИ

Самолет Ан-2 прошлой зимой упал из-за перегруза. Таковы результаты проверки МАК инцидента в магаданском аэропорту.

Межгосударственный авиационный комитет выпустил окончательный отчет по делу о крушении самолета Ан-2 в аэропорту Магадана «13 километр». Причиной падения стал перегруз. Об этом сообщает ГТРК «Магадан». Вес багажа на судне в разы превышал максимально допустимый и был больше нормы на 410 килограммов.

20 февраля 2020 года самолет малой авиации вылетел из аэропорта «13 километр», успел набрать высоту 10 метров после чего совершил жесткую посадку. На борту находилось два члена экипажа и 12 сотрудников горнодобывающей компании. Рейс должен был доставить людей в Сеймчан.

В результате инцидента никто не погиб. Всех пострадавших оперативно доставили в Магаданскую областную больницу. В результате осмотра врачи диагностировали у семерых травмы разной степени тяжести. Также в результате проверки, помимо основной причины, комитет выявил еще одно нарушение. Ни один из пассажиров не был пристегнут, а пилоты не проверили соблюдение правил безопасности.

<https://www.vesti.ru/video/2275916>

<https://www.vesti.ru/article/2534072>

ВЕСТИ ПСКОВ; 2021.03.09; В 2021 ГОДУ ФИНАНСИРОВАНИЕ ПРОЕКТА «ДОРОЖНАЯ СЕТЬ» ПСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ СОСТАВИТ 3,5 МИЛЛИАРДА РУБЛЕЙ

Более, чем на миллиард рублей увеличено финансирование регионального проекта «Дорожная сеть». В этом году оно составит 3,5 миллиарда. Доложил губернатор Михаил Ведерников на рабочей встрече с **первым замминистра транспорта Андреем Костюком**.

Стороны обсудили развитие транспортной инфраструктуры области. По нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» регион за последние годы получил беспрецедентную поддержку федерального центра, заметил Михаил Ведерников. В том числе благодаря ей к 2024 году планируется привести к нормативному состоянию 44% дорог на Псковщине. Еще три года назад ГОСТу соответствовала только четверть. Кроме

того, по решению Правительства Псковская область в ближайшие два года получит из федерального бюджета почти 2,5 миллиарда рублей на ремонт и стройку дорог. Большая часть пойдет на продолжение строительства Северного обхода Пскова.

<https://www.gtrkpskov.ru/news-feed/vesti-pskov/16800-v-2021-godu-finansirovanie-proekta-dorozhnaya-set-pskovskoj-oblasti-sostavit-3-5-milliarda-rublej.html>

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.03.09; НОВЫЙ ПУТЕПРОВОД ВО ВСЕВОЛОЖСКЕ ПОСТРОЯТ ДО КОНЦА ГОДА

Новый путепровод у станции Мельничный Ручей в городе Всеволожске Ленинградской области планируют построить до конца 2021 года благодаря нацпроекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». Об этом во вторник сообщили в пресс-службе правительства Ленинградской области.

«Готова большая часть подпорных стен нового путепровода у станции Мельничный Ручей во Всеволожске. Запустить рабочее движение по объекту дорожники рассчитывают в конце этого года», – говорится в сообщении.

Отмечается, что строительство идет в ускоренном темпе. Сейчас на объекте продолжается установка буронабивных свай. На начало лета запланирован монтаж пролетных строений. Работы будут проводить с помощью консольно-шлюзового крана, который выполнит функцию лифта для бетонных конструкций.

Строительство путепровода, который соединит две части города, разделенные железнодорожным переездом, идет с марта 2019 года. С середины января этого года движение транспорта на участке Колтушского шоссе во Всеволожске было переключено на временную дорогу для выполнения работ со стороны Константиновской улицы.

Развязка заменит загруженный автомобильный переезд через железную дорогу, где образуются транспортные заторы и автомобили стоят до полутора часов из-за постоянного движения товарных поездов и электричек. По данным дорожных служб, в среднем железнодорожный переезд закрыт до пяти часов в сутки.

Заказчиком строительства выступает госучреждение «Ленавтодор». Длина путепровода у станции Мельничный Ручей во Всеволожске составит 79 м, предусмотрено четыре полосы движения.

<https://национальныепроекты.пф/news/novyy-puteprovod-vo-vsevolozhske-postroyat-do-kontsa-goda>

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.03.09; ПОЧТИ 30 КМ ДОРОГ ОБНОВЯТ ЗА 2021 ГОД В НАБЕРЕЖНЫХ ЧЕЛНАХ

В Татарстане в Набережночелнинской агломерации за 2021 год планируется отремонтировать 29,2 км автодорог. Работы будут проводить по нацпроекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**».

В ближайшее время начнутся работы на участке от проспекта Дружбы Народов до проспекта Хасана Туфана и от проспекта Вахитова до улицы Татарстан. Общая протяженность участка – 2 км. Планируется уложить новый верхний слой из высокопрочной асфальтобетонной смеси по технологии объемного проектирования.

Как отмечает ИА «Татар-информ», после ремонта всех запланированных на этот год дорог в Набережночелнинской агломерации доля трасс в нормативном состоянии достигнет 81%.

<https://национальныепроекты.пф/news/pochti-30-km-dorog-obnovyat-za-2021-god-v-nabereznykh-chelnakh>

ТАСС; 2021.03.09; РАСХОДЫ БЮДЖЕТА НА РЕАЛИЗАЦИЮ НАЦПРОЕКТОВ НА 1 МАРТА СОСТАВИЛИ 13,1% ОТ ПЛАНА

Расходы федерального бюджета на реализацию нацпроектов на 1 марта 2021 года предварительно составили 293,7 млрд руб. или 13,1% от годовых плановых назначений. Об этом говорится в материалах на сайте Минфина РФ.

«По предварительным данным, исполнение расходов федерального бюджета на реализацию национальных проектов – по состоянию на 1 марта 2021 года – составило 293,7 млрд рублей или 13,1% от плановых бюджетных назначений», – говорится в материалах.

Лидерами по исполнению расходов на 1 марта являются нацпроекты «Жилье и городская среда» – 24,9%, «Здравоохранение» – 21,9%, а также «Демография» – 20%.

Кроме того, наиболее эффективными проектами по исполнению расходов стали нацпроекты «Культура» – 12,2%, «Наука и университеты» – 8,7%, «Производительность труда» – 5,7%, «Безопасные и качественные дороги» – 5,3%, «Образование» – 4,5%, а также **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры** (транспортная часть) – 5,9%.

Самые низкие показатели у нацпроектов «Международная кооперация и экспорт» – 4%, «Малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы» – 3,7%, «Цифровая экономика Российской Федерации» – 3,4% и «Экология» – 2,9%.

<https://tass.ru/ekonomika/10863185>

ПРАЙМ; 2021.03.09; УСТАВНОЙ КАПИТАЛ ГТЛК УВЕЛИЧАТ НА 5 МЛРД РУБ ЗА СЧЕТ ДОПЭМИССИИ

Минтранс РФ принял решение об увеличении уставного капитала «Государственной транспортной лизинговой компании» (ГТЛК) на 5 миллиардов рублей за счет размещения 500 тысяч дополнительных акций, следует из материалов компании.

«Увеличить уставный капитал АО «ГТЛК» за счет его имущества на 5 миллиардов рублей путем размещения 500 тысяч дополнительных акций», – говорится в сообщении и уточняется, что акции будут распределены среди акционеров.

Компания отмечает, что увеличение уставного капитала осуществляется за счет добавочного капитала ГТЛК.

На начало 2021 года капитал ГТЛК составил 116,6 миллиарда рублей.

ГТЛК находится в собственности РФ под управлением **Минтранса**. Компания специализируется на лизинге железнодорожной и авиационной техники, также осуществляет лизинг автомобильной и дорожной техники, морских и речных судов.

Ъ СИБИРЬ; 2021.03.09; ДОБЫЧА УГЛЯ В КУЗБАССЕ МОЖЕТ УВЕЛИЧИТЬСЯ НА 6% В 2021 ГОДУ; ОБЪЕМ ВЫРАСТЕТ С 221 МЛН ТОНН В ПРОШЛОМ ГОДУ ДО 235 МЛН ТОНН

В 2021 году добыча угля в Кузбассе может увеличиться до 235 млн т с 221 млн в прошлом году, сообщил на брифинге во вторник **заместитель губернатора Кузбасса по промышленности, транспорту и экологии Андрей Панов**. Цены на уголь на мировом рынке этой зимой выросли, что способствовало росту его добычи после двух лет спада, и стабилизируются на некоторое время. По его словам, «угольщики региона рады объявленным на прошлой неделе планами правительства страны по обеспечению роста вывоза угля из Кузбасса в восточном направлении» на 30% или на 15 млн тонн к 2024 году (с 53 млн в прошлом году). «Пока, конечно, они не скорректировали свои планы под

эту перспективу, сделать это они смогут только к середине года», – добавил замгубернатора.

Андрей Панов также отметил рост экспортного вывоза угля из Кузбасса в южном направлении в сторону черноморских портов, где «очень востребован в прошлом году был порт Тамань» (запущенный в 2020 году Таманский терминал навалочных грузов группы ОТЭКО – «Б-Сибирь»). В связи с этим реальная отгрузка угля в этом направлении против первоначально запланированного уровня в 9,4 млн т составила на 40% больше – до 13,3 млн т.

Замгубернатора сообщил, что в текущем году в регионе планируется ввод в эксплуатацию двух шахт и углеобогащительной фабрики с общими инвестициями более 40 млрд руб. Это в частности, шахта «7 Ноября – Новая» компании «СУЭК-Кузбасс» мощностью 3,5 млн т угля в год с инвестициями в 15 млрд руб., шахта «Сибирская» одноименного ООО (обе в Беловском районе) мощностью 5 млн т в год с инвестициями 15,3 млрд рублей. Обогащительную фабрику в Киселевске годовой мощностью 4 млн тонн и стоимостью св 10 млрд руб. планирует запустить компания «Стройсервис». Еще два новых угольных предприятия – разрезы «Чернокалтанский» и «Кузнецкий-Южный» проектной годовой мощностью 2 млн т и 5 млн, соответственно, и с общими затратами в 4 млрд рублей уже ведут добычу.

<https://www.kommersant.ru/doc/4721539>

РИА НОВОСТИ; 2021.03.09; В ЯКУТИИ ОБЪЕМЫ ДОБЫЧИ УГЛЯ ВЫРАСТУТ ПОЧТИ ДО 40 МИЛЛИОНОВ ТОНН

Объемы добычи угля в Якутии за 2021 год вырастут почти до 40 миллионов тонн, сообщает пресс-служба министерства промышленности и геологии региона.

Ранее президент России Владимир Путин поручил правительству представить предложения по развитию восточного участка Байкало-Амурской магистрали.

По данным властей Якутии, численность занятых в угольной отрасли республики в 2024 году вырастет в 2 раза – до 21 тысячи человек, а налоговые поступления – в 6 раз, до 40 миллиардов рублей.

«С 2010 года добыча угля в Якутии выросла в 2 раза и составляет 20 миллионов тонн. За 2021 год объемы также возрастут вдвое – до 39 миллионов. К 2024 году планируется выйти (на уровень) до 80 миллионов тонн», – рассказали в минпромгеологии республики.

Как отметили в министерстве, из-за ограничений на российско-китайских пограничных станциях вагоны с углем из Якутии простаивали долгое время.

«В прошлом году мы столкнулись с серьезной проблемой... Поручение президента дает важный импульс для укрепления сотрудничества между производителями и потребителями угля, транспортными организациями, странами АТР», – приводятся в сообщении слова министра промышленности и геологии Максима Терещенко.

Ранее глава республики Айсен Николаев говорил, что компании в Якутии увеличат экспорт угля, если решатся вопросы с вывозом. Полпред президента в ДФО Юрий Трутнев также указывал на сложности с вывозом продукции у компаний Дальнего Востока. Позже он заявил, что обсудил с РЖД, Минтрансом и Минэнерго ситуацию с вывозом железной дорогой продукции добывающих предприятий Дальнего Востока, стороны сформулировали «неплохое предложение».

Власти республики рассчитывают увеличить показатели по добыче угля уже к сентябрю этого года – за счет угледобывающих компаний «Колмар» и «Эльгауголь».

<https://ria.ru/20210309/yakutiya-1600464138.html>

ВЕСТИ ФМ; 2021.03.09; НОВЫЕ ПРАВИЛА ДЛЯ ПАССАЖИРОВ: ВЫГОНЯТЬ ИЗ ТРАНСПОРТА ДЕТЕЙ-БЕЗБИЛЕТНИКОВ ТЕПЕРЬ НЕЛЬЗЯ

В России вступили в силу новые правила для пассажиров. По ним контролеры вправе требовать у льготных пассажиров паспорт, а при перевозке детей – свидетельство о рождении. Безбилетников младше 16 выгнать из транспорта отныне нельзя. Случаев, когда кондукторы выбрасывали на мороз школьников за то, что забыли проездной или на проезд не хватает, много. Но и с законом пока что не все ясно. Родители школьников путаются в бумажках, без которых теперь в автобус – ни ногой. Перевозчики недовольны: притворяться школьниками теперь смогут все, кто платить за проезд не хочет. Тему продолжит Мария Скородилко.

«Зашла и обнаружила, что у меня потерялся проездной. И кондуктор мне сказала выходить».

Без билета – иди пешком. Подобных случаев в морозной России – десятки. И все они – как под копирку. Кондуктор высадил школьницу в Кирове из-за рубля. Именно столько девочке не хватило на проезд. А на улице – минус 30. А это – Челябинск: кондуктор выгнал на мороз восьмилетнего мальчика, который пересел из сломавшегося троллейбуса в другой, а денег на проезд уже не было. Кроме того, в суете школьник где-то забыл рюкзак.

«Я пересел в автобус и увидел, что рюкзака нет. Сказал кондуктору: «Простите меня, пожалуйста, но у меня нет рюкзака и денег». И она мне сказала, что я выхожу и дальше они меня не могут возить».

Часто по морозу дети идут пешком из-за сбоя в системе. Проездные карты – в стоп-листе или заблокированы.

«Она показала мне, что карта – в стоп-листе. Такое часто бывает. И когда я не оплатила карточкой, она сказала: «Плати наличными». А у меня не было с собой. Ну и все – «давай выходи!»».

Никакого сочувствия контролеров часто и к тем, кто хочет оплатить проезд, но купюры – слишком крупные. А сдачи у кондуктора нет.

«Вы видели, как они себя ведут? Каких людей? Каких детей? Это дети? – Они вам дали 5 тысяч. – Вы что, прикалываетесь? Я 5 тысяч за день не собираю, потому что безналичный расчет в основном! – У них есть деньги, они хотят с вами рассчитаться, в чем проблема-то? – Вы издеваетесь или че?».

Одни обвиняют контролеров: «Ни капли жалости!»; другие – родителей: не дали денег про запас. И все это должно закончиться. В России заработали новые правила для пассажиров. Ну а по ним выгонять из транспорта школьников без билета теперь нельзя. Правда, есть и пара но. Детьми с правом бесплатного проезда в форс-мажорных ситуациях (забыл проездной, не работает карта, не хватает на проезд, мороз, на улице темно, идти далеко) считаются несовершеннолетние до 16. Если ребенок едет без билета и один, высадить его не смогут. Ну а если в компании родителей – придется платить, а нет – высалят «зайцев» на первой остановке.

Право проверять документы получили и контролеры. Ну а если вы льготник, то все документы нужно возить с собой (социальная карта москвича или пенсионное в регионах). И если в документе нет фотографии, нужен паспорт. Вправе транспортный контроль просить показать и свидетельство о рождении школьника. Оно будет нужно взамен социальной карте с фото (в случае, если она потеряна или в процессе перевыпуска). Депутаты уверены: все для безопасности детей. Вот только вопросов от этого не меньше. Как быть детям, которым до паспорта еще далеко, а главным документов остается свидетельство о рождении. Бумага без фотографии, а значит – полная проверка свидетельства возможна только с паспортом родителей. Однако ответов на это пока что нет. Депутаты уверены: есть закон – будут и поправки, которые его отшлифуют, говорит первый зампред Комитета по транспорту Виталий Ефимов.

ЕФИМОВ: Ну нельзя же в 11 часов вечера высаживать из электрички или автобуса ребенка в чистом поле! Вот такие случаи надо прекратить! Но это все будут дорабатывать. Но надо тогда записать будет адрес ребенка, поговорить с его родителями, чтобы это все не стало системой, что ребенок растрчивает деньги где-то, а на проезд у него нет потом. И здесь в случае документа без фото поможет лишь здравый смысл. В дополнение к свидетельству о рождении контролеру школьник может показать дневник или тетрадь по любому предмету. ФИО в двух бумажках должны будут совпасть. Но и это всего лишь советы юристов и родителей в Интернете. Ведь правила пока что сырые.

Выбрасывать детей на мороз и в темноту, конечно, нельзя. Но и делать из строгого кондуктора монстра тоже неправильно. Ведь он всего лишь посредник между пассажиром и контролером. Транспортный контроль не только ищет «зайцев», но и проверяет тех, кто билеты продает. Видят «зайца», штрафуют кондуктора (виноват, не «обилетил» вовремя). Выгоняя же школьника без билета, перевозчик, конечно, виноват: он оставил ребенка в опасности. А это – статья. Наказание – штраф или тюрьма до 2 лет. И здесь палка о двух концах. Ведь и сами школьники постарше часто ведут себя слишком борзо. Оскорбляют кондуктора, отказываются платить. И такого полно в соцсетях.

«Будьте добры их везти! У них есть деньги, просто крупные! Вези их! – Они знали, куда идут. Вы понимаете, что больше половины людей ездят бесплатно? Ну, совесть-то надо иметь!».

Эксперты уверены: теперь «бить на закон» могут и те, кому давно за 20. Забыли паспорт – везите так, они же дети, говорит **член общественного совета при Минтрансе России Кирилл Янков**.

ЯНКОВ: Можно спровоцировать и другое: подростки будут просто кататься на общественном транспорте, и возможности их посадить не будет. Да, можно пригласить полицию, выяснить личность подростка, на родителей «выйти», но у полиции слишком много других задач, так что я думаю, что если такое и будет применяться, то очень и очень редко.

Ну а пока новый закон напоминает большой социальный тест, недочеты которого всплывут на поверхность, столкнувшись с реальность: конфликты пассажиров с контролерами в транспорте и парочка громких случаев высадки школьников из автобусов на мороз. Эксперты же уверены: чтобы закон реально работал, в нем нужно оставить главное – не высаживать школьников в темное время суток, на мороз или там, откуда дети сами добраться домой не смогут. Все остальные – пусть платят.

<https://radiovesti.ru/brand/61178/episode/2509540/>

РБК РОСТОВ; 2021.03.09; «ДОНАЭРОДОРСТРОЙ» ПОЛУЧИЛ РАЗРЕШЕНИЕ НА СТРОИТЕЛЬСТВО СЕВЕРНОГО ОБХОДА

АО «Донаэродорстрой» получила разрешение от регионального минтранса на строительство Северного обхода Ростова. Об этом сообщает **пресс-служба** компании. Напомним, ранее министерство и «Донаэродорстрой» заключили соответствующий госконтракт.

Как отметил руководитель проекта Сергей Суслов, специалисты компании уже приступили к работам. «На всем протяжении участка трассы, входящего в зону ответственности компании, строители начали очистку площадки от леса, снятие почвенно-растительного слоя», – пояснил он.

Новый участок автотрассы Северного обхода Ростова протяженностью около 12,75 км пройдет между автодорогами «Ростов-на-Дону – Родионово-Несветайская – Новошахтинск» и «Ростов-на-Дону – Таганрог» в обход села Чалтырь по территории Мясниковского района. Данный участок обхода также включает в себя два путепровода общей длиной 192,11 м.

«При пересечении с автомобильной дорогой «Красный Крым – Султан Салы» также возведут транспортную развязку, далее трасса обхода пройдет по новому направлению до плавного слияния с транспортной развязкой на 9 км федеральной автодороги А-280», – добавили в **пресс-службе**.

Как сообщал РБК Ростов, строительством северного обхода Ростова с 2017 года занималась компания «Донаэродорстрой». Однако в 2018 году работы были приостановлены, а в апреле 2020 года контракт стоимостью более 1,2 млрд руб. был расторгнут в судебном порядке, так как во время в договор были внесены изменения, которые не позволяли выполнить строительство в срок. Как следует из решения арбитража, были изменены, в частности, объем земляных работ, добавлено обязательство по рубке и высадке деревьев, укреплению кюветов, почти в 10 раз была увеличена протяженность шумозащитных экранов, которые должна была установить компания – с 160 до 1519 м.

При этом в решение суда сказано, что ни подрядчик, ни областной минтранс не могли предвидеть необходимость изменений – их причиной послужили новые технические условия энергоснабжающих организаций.

Затем минтранс Ростовской области снова объявил о поиске подрядчика на строительство третьей очереди объекта. Победителем снова стал «Донаэродорстрой», это следует из документов, опубликованных на портале госзакупок. Стоимость контракта составляет 2,87 млрд руб. Работу по строительству дороги планируется завершить до 15 октября 2022 года.

<https://rostov.rbc.ru/rostov/freenews/60476e3c9a794756cac14b89>

ТАСС; 2021.03.09; В АЭРОПОРТУ НОВОКУЗНЕЦКА ПОСТРОЯТ БЫСТРОВОЗВОДИМЫЙ БАГАЖНЫЙ ПАВИЛЬОН

В ближайшем к популярному горнолыжному курорту Шерегеш аэропорту Спиченково в Новокузнецке планируется за два месяца построить быстровозводимый павильон для выдачи багажа. Управляющая аэропортом компания «Аэрокузбасс» уже объявила аукцион на проектирование и строительство временного сооружения, сообщается на портале госзакупок.

С начала 2021 года из-за большого пассажиропотока в аэропорту возникли трудности с выдачей багажа, его работу раскритиковали региональные власти. В первые дни января прилетающие в Новокузнецк туристы жаловались в соцсетях, что им приходится ожидать выдачи багажа по несколько часов, очереди на вход в здание терминала начинаются с улицы. По словам вице-губернатора Андрея Панова, действующий аэровокзал в Новокузнецке не справляется с выросшим пассажиропотоком, а выдача багажа ведется медленно и беспорядочно.

«Проектирование и строительство объекта: «Временное, быстровозводимое некапитальное сооружение (павильон) выдачи багажа пассажирам внутренних линий на территории международного аэропорта Новокузнецк (Спиченково)». Начало проектирования – не позднее 02.04.2021 г. Выход на площадку для осуществления монтажа – не позднее 02.05.2021 г. Окончание строительных и отделочных работ – не позднее 60 календарных дней с момента начала проектирования объекта», – говорится в конкурсной документации.

Площадь нового багажного павильона составит порядка 360 кв. м, здание должно быть отапливаемым и прослужить не менее семи лет. Начальная цена контракта на проектирование и строительство объекта заявлена в размере 21 млн рублей. Руководство аэропорта планировало к 2021 году построить новый пассажирский терминал стоимостью не менее 2,7 млрд рублей, однако данный проект не был реализован из-за отсутствия финансирования. В настоящий момент ведется поиск потенциального инвестора.

Аэропорт Спиченково в Новокузнецке был построен в конце 1960-х годов, здание пассажирского терминала частично реконструировалось в 2008 году. По данным Министерства транспорта Кузбасса, его пропускная способность составляет всего порядка 200 пассажиров в час. При этом в прошлом году число обслуживаемых авиарейсов увеличилось почти вдвое. Сейчас Спиченково принимает рейсы авиакомпаний S7, «Аэрофлот», «Северный ветер» из Москвы, а также еженедельные авиарейсы из Екатеринбурга, Красноярска, Омска, Новосибирска.

<https://tass.ru/sibir-news/10860939>

Ъ НОВОСТИ; 2021.03.09; СУДЕБНЫЙ СПОР МИНТРАНСА ПРИАМУРЬЯ И ФАС ПО КОНЦЕССИИ АЭРОПОРТА ЗАВЕРШЕН «МИРОВОЙ»

Арбитражный суд Москвы прекратил производство по иску министерства транспорта Амурской области к Федеральной антимонопольной службе (ФАС) – стороны заключили мировое соглашение. Региональный минтранс требовал признать незаконным решение об отмене итогов конкурса на реконструкцию и управление аэропортом Благовещенска в рамках концессии.

По концессионному соглашению, которое заключается на 30 лет, должен быть построен терминал международных авиалиний, включая обустройство воздушного **пункта пропуска** пропускной способностью не менее 300 пассажиров в час. Кроме того, предусмотрена реконструкция грузового комплекса с увеличением мощности до уровня не менее 6 тыс. т груза в год, расширение привокзальной площади. Предусмотренный объем инвестиций по условиям конкурса – 2,756 млрд руб.

В сентябре прошлого года были подведены итоги конкурса на право заключения концессионного соглашения в отношении создания, реконструкции, модернизации и эксплуатации объектов инфраструктуры международного аэропорта Благовещенск (Игнатьево) для обслуживания международных и внутренних авиалиний. Участниками торгов стали ООО «Дальневосточная концессионная компания», компания «Красинвест» и ООО АБС. Победителем была признана компания АБС, однако «Красинвест» направил жалобу в антимонопольную службу, посчитав, что при оценке конкурсных предложений организатор допустил нарушения. ФАС частично признала обоснованными претензии недовольного участника торгов, потребовав отменить итоги конкурса. Минтранс Приамурья оспорил это решение, обратившись в январе 2021 года с иском в Арбитражный суд Москвы.

В итоге стороны решили заключить мировое соглашение, по которому минтранс области должен отменить результаты конкурса не позднее одного месяца со дня вступления соглашения в силу. После отмены протоколов министерство должно провести повторную оценку конкурсных предложений, с учетом замечаний ФАС.

<https://www.kommersant.ru/doc/4721514>

Ъ УРАЛ; 2021.03.09; ПАССАЖИРОПОТОК НА СУБСИДИРУЕМЫХ РЕЙСАХ В КОЛЬЦОВО ВЫРОС НА 61%

По итогам первых двух месяцев 2021 года число пассажиров субсидируемых рейсов в аэропорту Кольцово (управляется УК «Аэропорты Регионов») увеличилось на 61%, сообщили в **пресс-службе** аэропорта. При этом загрузка кресел увеличилась на 16% в сравнении с аналогичным периодом прошлого года. Всего в январе-феврале на данных маршрутах обслужено более 36,6 тыс. пассажиров, средняя загрузка рейсов превысила 74%.

Самыми востребованными стали рейсы в Ростов-на-Дону, Нижний Новгород, Омск, Саратов и Барнаул – их загрузка превысила 87%. Полеты по данным маршрутам выполняются при финансировании правительства Свердловской области.

«Постановление №1242 предполагает выделение из федерального и регионального бюджетов субсидий авиакомпаниям, выполняющим прямые рейсы между регионами России. Механизм позволяет авиаперевозчикам предлагать билеты по доступным ценам, а пассажирам – осуществлять прямые перелеты в российские города без пересадки в Москве», – пояснили в **пресс-службе**.

Всего в 2021 году из Кольцово запланировано выполнение субсидируемых рейсов по 22 маршрутам. В январе-феврале полеты выполнялись по 17 маршрутам авиакомпаниями Red Wings, «Ямал» и «РусЛайн». Отмечается, что Свердловская область по количеству субсидируемых рейсов занимает лидирующие позиции в стране.

<https://www.kommersant.ru/doc/4721351>

ТАСС; 2021.03.09; КОКСУЮЩИЙСЯ УГОЛЬ ПОЛУЧИТ ПРИОРИТЕТ ПЕРЕД ЭНЕРГЕТИЧЕСКИМ ПРИ Ж/Д ПЕРЕВОЗКАХ НА ЭКСПОРТ

Минтранс РФ подготовил проект постановления кабмина о приоритете коксующегося угля перед энергетическим при экспортных перевозках по железной дороге. Соответствующий проект документа опубликован на официальном портале разработки нормативно-правовых актов.

Документом вносятся изменения в правила недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования. В актуальной редакции постановление опубликовано в мае 2020 г., и тогда правительство утвердило очередность доступа к железнодорожным перевозкам для разных видов грузов. Список приоритетного доступа замыкают «экспортные перевозки сырьевых энергетических грузов в универсальном железнодорожном подвижном составе» и «иные перевозки грузов».

Теперь **Минтранс** предлагает поставить на более высокую позицию «экспортные перевозки коксующегося угля в универсальном железнодорожном подвижном составе», а следующий за этим пункт заменить на «экспортные перевозки сырьевых энергетических грузов за исключением коксующихся углей, в универсальном железнодорожном подвижном составе».

ПРАЙМ; 2021.03.09; МИНТРАНС РФ ГОТОВИТ ИЗМЕНЕНИЯ ПО ПРИОРИТЕТУ Ж/Д ПЕРЕВОЗОК КОКСУЮЩЕГОСЯ УГЛЯ НА ЭКСПОРТ

Минтранс России предлагает внести изменения в отношении приоритета экспортных железнодорожных перевозок коксующегося угля, следует из проекта соответствующего постановления на госпортале нормативных актов.

Эти изменения предлагается внести в правила недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования.

«В части установления приоритета коксующихся углей при определении очередности оказания соответствующих услуг подготовлены изменения в правила недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования», – говорится в пояснительной записке.

Там также отмечается, что применение приоритетного порядка не противоречит принципу публичности перевозки, так как регулирование очередности доступа к услуге перевозки как раз и предназначено для случаев, когда услуга оказывается на условиях публичного договора.

В частности, один из пунктов действующих правил гласит, что при невозможности полного удовлетворения спроса перевозчиков на услуги использования инфраструктуры на конкретном направлении движения поездов в связи с ограничением ее пропускной способности владелец инфраструктуры обязан обеспечить оказание таких услуг для перевозок в определенной очередности. Среди прочих в одном из подпунктов почти в

самом конце были экспортные перевозки сырьевых энергетических грузов в универсальном железнодорожном подвижном составе и далее иные перевозки грузов.

Минтранс РФ предлагает дополнить подпункт словами «экспортные перевозки коксующегося угля в универсальном железнодорожном подвижном составе». «...в подпункте «и» пункта 6 после пятого абзаца дополнить абзацем следующего содержания: «экспортные перевозки коксующегося угля в универсальном железнодорожном подвижном составе»; в подпункте «и» пункта 6 после слов «энергетических грузов» дополнить словами «за исключением коксующихся углей», – говорится в проекте.

ТАСС; 2021.03.09; РЖД РАССЧИТЫВАЮТ СОЗДАТЬ АРЕНДНЫЙ ФОНД ТЕРРИТОРИЙ ПО ВСЕЙ СТРАНЕ

РЖД рассчитывают, что в перспективе смогут создать арендный фонд недвижимости, который будет приносить компании стабильный доход. Об этом журналистам **заместитель генерального директора холдинга Александр Плутник**.

«Например, продаем какой-нибудь грузовой двор с условием, что РЖД по итогам реализации проекта получит себе 50 тыс. кв. метров современных арендных площадей. Это будет современный арендный фонд, который будет приносить нам ежегодный доход. И вот так, собрав по разным грузовым дворам в разных городах эти объекты, компания может получать существенно больший доход. И, конечно, сократить расходы на их содержание», – сказал замглавы РЖД.

По его словам, для реализации этой идеи необходима подготовка соответствующего законодательства – механизма применения закона комплексного развития территорий к площадям РЖД.

Переговоры с Минтрансом

РЖД и **Минтранс** обсуждают возможность совместного использования части недвижимого имущества холдинга, которое позволит компании получать дополнительный доход. «У РЖД есть возможность вовлечения имущества для получения дополнительных доходов, в том числе имущества, которое находится в аренде для целей развития железнодорожного транспорта. Пока это имущество не включено ни в какие перечни непрофильных активов. Сейчас совместно с коллегами из **Минтранса** и правительства разрабатываем механизм вовлечения этого имущества», – сказал Плутник.

Он пояснил, что раньше технологии работы железнодорожного транспорта требовали наличия большого пространства – речь идет о десятках гектар земли в крупнейших городах. И, согласно договорам аренды участков, которые заключались в 2003-2004 годах, РЖД могут использовать эти территории только для развития железнодорожного транспорта. При этом сегодня новые технологии требуют существенно меньших площадей.

«Если нам разрешат использовать эти участки, то, конечно, это станет куда более значимым источником финансирования нашей инвестиционной программы, чем продажа непрофильных активов», – сказал замглавы РЖД.

Вовлечение площадей в коммерческий оборот принесет компании кратно больше средств, чем продажа недвижимого имущества, стоимость которого оценивается в 2,8 млрд рублей в 2021 году, заключил Плутник.

<https://tass.ru/ekonomika/10858623>

На ту же тему:

<https://realty.ria.ru/20210309/rzhd-1600416723.html>

<https://gudok.ru/news/?ID=1555541>

ПРАЙМ; 2021.03.09; РЖД ХОТЯТ СДЕЛАТЬ НОВЫЙ СТАНДАРТ ДЛЯ ВОКЗАЛОВ

РЖД хотят сделать российские вокзалы с кафе, фитнесами, отелями, магазинами без хаотичных ларьков и готовят единый стандарт, следует из слов замгендиректора компании Александра Плутника.

Для этого **РЖД** изучали мировой опыт организации вокзальных комплексов. «Везде есть торговля, но на любом вокзале эти объекты являются стационарными. Они все выглядят так, что вы не понимаете, находясь там, что вы на вокзале. И такого качества коллеги добиваются за счет того, что они в свое время сделали стандарты, которые основаны на большом количестве сложных элементов», – отметил замглавы **РЖД**.

Плутник признает, что сейчас на российских вокзалах не все идеально с точки зрения магазинов и точек общепита. «Там (на вокзалах – ред.) должны быть разные места притяжения. Не только для прибывающих и отправляющихся пассажиров, но чтобы любой горожанин мог зайти на вокзал пообедать. Вокзал для всех – это городская доминанта, важная часть городской инфраструктуры», – пояснил он.

Хотят **РЖД** привлечь на вокзалы и сетевые магазины одежды. «Сейчас все устроено так, что сетевикам сложно заходить. Это касается и сетевых кафе, и сетевых аптек и всех», – ответил он на вопрос, планируется на вокзалах размещение сетевых магазинов одежды.

Приветствуют **РЖД** появление на вокзалах фитнес-центров. «Мне кажется, что идея хорошая, на вокзале должны быть все городские удобства. Если там будут спортивные центры, коворкинги, отели – это только добавит ценности месту», – сказал Плутник.

БЕЗ ХАОТИЧНЫХ ЛАРЬКОВ

РЖД уже несколько лет ведут работу по упорядочиванию торговли на вокзалах. Компания, в частности, занялась созданием нового архитектурного облика объектов нестационарной торговли и услуг. Как сообщали РИА Новости в пресс-службе **РЖД** в январе, договоры с арендаторами нестационарных точек на вокзалах в Москве и Московской области расторгнуты, а указанные объекты будут предложены арендаторам в новом формате.

«Один из базовых принципов, это наличие концепции использования каждого пространства вокзала. Это делается, в том числе, для того, чтобы инвесторы, вкладывая деньги в качество своего объекта и продукции, понимали, что для всех конкурентов действуют те же правила», – говорит замглавы **РЖД**.

При этом он отметил, что в настоящее время встречаются и другие истории. Арендаторы, вкладывая деньги в оборудование стационарного объекта и обучение персонала, сталкиваются с конкурентами в лице нестационарных точек, затраты которых существенно ниже. Это приводит к снижению качества обслуживания пассажиров на вокзалах.

СТАНДАРТЫ ДЛЯ ВСЕХ ВОКЗАЛОВ

«Мы хотим создать стандарты развития вокзальных комплексов и прилегающих к ним территорий. Мы хотим, чтобы приходили серьезные инвесторы, были качественные кафе и рестораны. Доход от аренды в этой части вторичен, нам важен комфорт для пассажиров», – рассказал Плутник.

По его словам, новые стандарты для российских вокзалов будут единые для всех регионов. Предлагать часть объектов для торговли на вокзалах по новым стандартам **РЖД** начнут уже весной текущего года. «В целом в этом году вся работа по стандартам будет завершена», – добавил он.

<https://1prime.ru/business/20210309/833191367.html>

На ту же тему:

<https://www.vesti.ru/article/2533812>

<https://tass.ru/ekonomika/10858581>

<https://realty.ria.ru/20210309/vokzaly-1600415996.html>

ПРАЙМ; 2021.03.09; ЭКСПЕРТЫ РАССКАЗАЛИ, ЗА СКОЛЬКО ВОКЗАЛЫ РОССИИ МОЖНО ПРИВЕСТИ В ПОРЯДОК

Внедрение единого стандарта для российских вокзалов, разрабатываемого РЖД для их превращения в современные городские точки притяжения, может занять не менее 5-10 лет, рассказали РИА Недвижимость представители консалтинговых компаний.

Ранее замгендиректора РЖД Александр Плутник сообщил, что компания готовит единый стандарт для российских вокзалов. Предполагается, что вокзалы избавят от хаотичной торговли и наполнят сетевыми магазинами, кафе, отелями, коворкингами, объектами фитнеса, и они станут точками притяжения не только пассажиров, но и горожан.

По словам заместителя директора департамента управления активами и инвестициями Besar Asset Management Дарьи Каневой, при реализации подобного федерального проекта необходимо учитывать две составляющие. Первая – технологическая, касающаяся непосредственных требований самих РЖД по пассажироперевозкам и связанных с ними технологиями, безопасностью и так далее. Вторая касается коммерческой составляющей этих объектов и городской социальной инфраструктуры, которую можно интегрировать на этих вокзалах так, чтобы они, с одной стороны, приносили доход и окупались, а с другой – несли важную для города социальную функцию.

«Исходя из этого, реализация данного проекта в масштабах страны может занять не менее 5-10 лет. При этом сроки реализации напрямую зависят от технологических особенностей внедрения этих стандартов. Могу предположить, что в Москве и Санкт-Петербурге при реновации вокзала есть больше возможностей перенаправить транспортные потоки, чем в городах с одним вокзалом», – говорит она.

При этом Канева отмечает, что потребность в каких-то конкретных дополнительных функциях сильно зависит от особенностей конкретного региона. «Но, если говорить в общем, то небольшие гостиницы всегда пользовались спросом на вокзалах. Коворкинги в небольшом формате тоже имеют право на существование в крупных городах. В случае с небольшими городами, возможно, было бы достаточно некой небольшой рабочей зоны в зале ожидания. То же и с фитнесом – все зависит от размера города и его обеспеченности фитнес-центрами», – рассуждает Канева.

Региональный директор департамента стратегического консалтинга Colliers Владислав Николаев обращает внимание на то, что приведение вокзалов в цивилизованный вид – это не только повышение комфорта, но и получение существенного дополнительного дохода. Например, в крупных аэропортах неавиационная деятельность может приносить более 50% от общего дохода, в основном от сдачи площадей в аренду, уточняет он.

Однако реновация вокзалов в малых городах в связи с маленьким пассажиропотоком может оказаться нерентабельной, поэтому единый стандарт вряд ли удастся реализовать повсеместно, считает Николаев. Вокзалы, по его мнению, необходимо разделить на несколько групп в соответствии с размером пассажиропотока. В крупнейших вокзалах страны состав арендаторов должен состоять только из федеральных и международных ретейлеров, так как они смогут обеспечить должный уровень комфорта и арендный доход. При низком пассажиропотоке федеральным ретейлерам нецелесообразно открывать свои точки, поэтому мелкие компании будут являться единственной альтернативой.

Кроме того, Николаев уточняется, что для организации качественного пространства необходимо создать единую службу аренды, которая будет заниматься всеми вокзалами по стране. Такая служба сможет комплексно работать с объектами, в том числе и подписывая пакетные соглашения, которые, в свою очередь, позволят размещать качественных ретейлеров не только на успешных вокзалах, но и на объектах с низкой проходимостью.

Канева замечает, что ставки аренды после улучшения объектов повысятся. В свою очередь директор направления стрит-ритейла компании Knight Frank Ирина Козина полагает, что ставки будут зависеть от итогов разработки новой концепции вокзалов.

<https://1prime.ru/business/20210309/833194959.html>

<https://realty.ria.ru/20210309/vokzaly-1600501803.html>

ПРАЙМ; 2021.03.09; РЖД ЗА 2 МЕСЯЦА УВЕЛИЧИЛИ ПЕРЕВОЗКИ КОНТЕЙНЕРОВ НА 11,6%, В ТОМ ЧИСЛЕ ТРАНЗИТ – В 1,8 РАЗА

РЖД в январе-феврале года увеличили перевозки контейнеров на 11,6% по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года, в том числе транзитные – в 1,8 раза, сообщила компания.

«В январе-феврале 2021 года по сети ОАО «РЖД» во всех видах сообщения было перевезено 964,2 тысячи груженых и порожних контейнеров TEU, что на 11,6% больше, чем за аналогичный период 2020 года. Во внутреннем сообщении отправлено 369,3 тысячи TEU (+4,5%), в экспортном – 244 тысячи TEU (+3,6%), в импортном – 198,2 тысячи TEU (+3,8%), в транзитном – 152,7 тысячи TEU (рост – в 1,8 раза)», – говорится в сообщении в понедельник.

Количество груженых контейнеров, отправленных во всех видах сообщения, выросло на 17,8% и составило 665,6 тысячи TEU (9,4 миллиона тонн грузов, рост на 14,9%). Рост показали: химикаты и сода (на 8,9% – до 119,9 тысячи TEU), бумага (на 0,1% – до 60 тысяч TEU), промышленные товары (на 38,5% – до 71 тысячи TEU), метизы (на 34,2% – до 59,4 тысячи TEU), машины, станки, двигатели (рост в 1,5 раза – до 53,7 тысячи TEU), черные металлы (рост в 1,4 раза – до 38,8 тысячи TEU), цветные металлы (на 23,9% – до 25 тысяч TEU), остальные и сборные грузы (на 18,2% – до 21,5 тысячи TEU). Новым грузом стал уголь – 3,2 тысячи TEU.

Также среди грузов, показавших увеличение перевозок, – строительные (на 13,2% – до 16,7 тысячи TEU), цветная руда и серное сырье (на 24,9% – до 5,5 тысячи TEU), зерно (рост в 4,2 раза – до 6,2 тысячи TEU), картофель, овощи, фрукты (в 1,4 раза – до 1,7 тысячи TEU), остальные продовольственные товары (на 20,3% – до 22,9 тысячи TEU), автомобили и комплектующие (на 7,8% – до 41 тысячи TEU).

Снижение отмечено у нефти и нефтепродуктов (на 23,3% – до 11,1 тысячи TEU), металлоконструкций – (на 6,1% – до 2 тысяч TEU), рыбы (на 10,2% – до 3 тысяч TEU), лесных грузов (на 0,1% – до 78,4 тысячи TEU), химических и минеральных удобрений (на 4,6% – до 6,2 тысячи TEU), продукты перемола (на 5,3% – до 1,6 тысячи TEU).

ПРАЙМ; 2021.03.09; ВЕРХОВНЫЙ СУД ПОДДЕРЖАЛ «ДОЧКУ» РЖД В «САНКЦИОННОМ» СПОРЕ С ФИНСКОЙ SKODA TRANSTECH

Верховный суд России поддержал отмену нижестоящими инстанциями решения Международного коммерческого арбитражного суда (МКАС) при Торгово-промышленной палате России, который по иску финской Skoda Transtech OY взыскал более 3,7 миллиона евро с АО «Рейлтрансавто», «дочки» РЖД.

Как следует из опубликованного определения суда, ВС РФ отклонил кассационную жалобу Skoda Transtech, просившей передать дело для пересмотра в Судебную коллегия по экономическим спорам. ВС подтвердил выводы судов о том, что решение третейского суда противоречит публичному порядку РФ, так как нарушение обязательств российской стороной произошло из-за введенных против нее европейских санкций.

Спор возник из договора от 5 декабря 2012 года, по которому финская компания обязалась изготовить и поставить российской 898 крытых вагонов для перевозки автомобилей стоимостью около 70 миллионов евро. При этом «Рейлтрансавто» должен был передать изготовителю 898 вагонокомплектов, готовых к установке на вагоны.

В связи с нарушением покупателем условий договора Skoda Transtech обратилась в МКАС с иском о взыскании убытков и упущенной выгоды. Третейский суд своим решением от 19 февраля 2019 года иск частично удовлетворил, взыскав с «дочки» РЖД более 3,7 миллиона евро реального ущерба.

«Рейлтрансавто» попросила государственный суд отменить решение МКАС ввиду нарушения публичного порядка. При первом рассмотрении две инстанции удовлетворили требование российской компании, но Верховный суд в феврале 2020 года судебные акты отменил и отправил дело на новое рассмотрение. ВС РФ тогда предложил проверить довод «дочки» РЖД о том, что свои обязательства ответчик не исполнил из-за санкций.

При повторном рассмотрении арбитражный суд Москвы установил, что Евросоюзом действительно были введены санкции, в соответствии с которыми импорт вагонокомплектов «Рейлтрансавто» из России в адрес Transtech, а также их возврат в РФ были ограничены ввиду двойного назначения вагонокомплектов, которые, в том числе, можно использовать в военных целях. Выводы первой инстанции поддержал и окружной суд.

ИНТЕРФАКС; 2021.03.09; МИНФИН РФ НЕ СМОГ ОТМЕНИТЬ В КАССАЦИИ ВЗЫСКАНИЕ В ПОЛЬЗУ ФПК 917 МЛН РУБЛЕЙ УБЫТКОВ ЗА ПЕРЕВОЗКУ ЛЬГОТНИКОВ В 2017Г

Арбитражный суд Московского округа во вторник оставил в силе решение судов нижестоящих инстанций о взыскании по иску АО «Федеральная пассажирская компания» (ФПК, пассажирская «дочка» РЖД) с Минфина РФ 916,7 млн рублей убытков, возникших при перевозке льготных категорий граждан в 2017 году.

Как следует из картотеки суда, суд оставил без удовлетворения жалобу ведомства.

В материалах дела говорится, что в 2017 году на основании публичного договора АО «ФПК» осуществляло перевозку обучающихся и воспитанников общеобразовательных учреждений старше 10 лет с предоставлением льготы по оплате проезда в размере 50% от установленного тарифа. Так, согласно отчетам, принятым Росжелдором, потери в доходах АО «ФПК» в связи с предоставлением 50%-ной скидки на проезд обучающимся в 2017 году составили почти 2 млрд рублей.

В 2017 году «ФПК» были предоставлены субсидии на компенсацию потерь в доходах в размере 1,1 млрд рублей. Размер не возмещенных потерь АО «ФПК» от предоставления скидки на оплату проезда обучающимся в 2017 году составил 916,7 млн рублей. Компания обратилась в суд с иском.

Суд первой инстанции, изучив материалы дела, пришел к выводу, что надлежащим ответчиком по настоящему делу является Российская Федерация в лице Минфина РФ, являющегося финансовым органом и главным распорядителем бюджетных средств страны. «В этой связи требования о взыскании убытков, заявленные к Федеральному агентству железнодорожного транспорта, являются неправомерными, в связи с чем в данной части требования не подлежат удовлетворению», – говорится в решении суда.

Суд первой инстанции отказал «ФПК» в удовлетворении иска к Федеральному агентству железнодорожного транспорта (Росжелдор), которое также было заявлено ответчиком.

Девятый арбитражный апелляционный суд 16 ноября 2020 года подтвердил решение Арбитражного суда Москвы от 25 июня, который удовлетворил иск АО «ФПК».

ВЕСТИ.РУ; 2021.03.09; СК НАЧАЛ ПРОВЕРКУ ПОСЛЕ КРУШЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ ПОД СЫЗРАНЫЮ

Сотрудники Приволжского управления на транспорте Следственного комитета проводят доследственную проверку по факту ЧП на железной дороге в Самарской области, об этом говорится в сообщении, размещенном на сайте ведомства во вторник, 9 марта.

Министерство транспорта РФ

По данным правоохранителей, накануне, незадолго до восьми часов вечера на станции Правая Волга произошел сход четырех вагонов с углем, находившихся в составе поезда из 66 вагонов.

В результате инцидента никто не пострадал, однако были повреждены железнодорожные пути.

В РЖД сообщили, что движение на аварийном участке было восстановлено через 10 часов после крушения, в работах участвовали 158 человек и был задействован аварийно-восстановительный поезд, пришедший из Сызрани.

Отмечается, что происшествие не оказало влияния на график пассажирских составов.

<https://www.vesti.ru/article/2533933>