



## Ежедневный мониторинг СМИ

11 МАРТА 2021

### СОДЕРЖАНИЕ

РОССИЯ 24; 2021.03.11; «АЭРОФЛОТ» ЗА 1 РУБЛЬ ПРОДАЛ КОНТРОЛЬНЫЙ ПАКЕТ АКЦИЙ «АВРОРЫ». НОВОСТИ НА «РОССИИ 24».....	4
РОССИЯ 1 ВЕСТИ В 20:00; АЛЕКСЕЙ ГОЛОВКО; 2021.03.10; ПУТИН ПРОВЕЛ СОВЕЩАНИЕ С КАБИНЕТОМ МИНИСТРОВ И ДАЛ РЯД КОНКРЕТНЫХ ПОРУЧЕНИЙ. ВЕСТИ В 20:00.....	4
ТАСС; 2021.03.11; ГЛАВА МИНТРАНСА ЗАЯВИЛ, ЧТО АВИАКОМПАНИЯ «АВРОРА» ПОЛУЧИТ 45 ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ДО 2024 ГОДА .....	4
РБК; МИХАИЛ ЮШКОВ; 2021.03.11; «АЭРОФЛОТ» ПРОДАЛ САХАЛИНУ 51% АВИАКОМПАНИИ «АВРОРА» ЗА 1 РУБЛЬ .....	5
ИЗВЕСТИЯ; 2021.03.10; ПЕТЕРБУРГСКИЙ НЕФТЯНОЙ ТЕРМИНАЛ НАЧАЛ ПЕРЕВАЛКУ БЕЛОРУССКИХ НЕФТЕПРОДУКТОВ.....	6
47 КАНАЛ; 2021.03.10; ЛЕНОБЛАСТЬ – МОРСКИЕ ВОРОТА РОССИИ: АЛЕКСАНДР ДРОЗДЕНКО РАССКАЗАЛ О ПЕРСПЕКТИВАХ ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗОВ В ПОРТАХ РЕГИОНА.....	7
ТАСС; 2021.03.10; В РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНОБЛАСТИ БУДУТ ПРИМЕНЯТЬ КОМПЛЕКСНЫЕ РЕШЕНИЯ.....	8
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.03.11; ТЕХОСМОТРУ МЕНЯЮТ ТАРИФНУЮ ПОЛИТИКУ; В СОВФЕДЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ УТОЧНЕНИЯ В РАБОТУ ОПЕРАТОРОВ ТО.....	9
КОММЕРСАНТЬ; ДИАНА ГАЛИЕВА, ОЛЕГ САПОЖКОВ; 2021.03.11; НА ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ ВЫРОС СПРОС; БЕЛЫЙ ДОМ ТРЕБУЕТ ОТ ВЕДОМСТВ ОПРЕДЕЛИТЬСЯ С ЗАКУПКАМИ РОССИЙСКОЙ ПРОДУКЦИИ.....	10
ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСЕЙ НИКОЛЬСКИЙ; 2021.03.11; «ДОЧКИ» ОАК НЕ ХОТЯТ УЕЗЖАТЬ ИЗ МОСКВЫ; СРОКИ РЕФОРМЫ АВИАСТРОЕНИЯ МОГУТ БЫТЬ ПЕРЕСМОТРЕННЫ.....	12
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2021.03.10; РОСТУРИЗМ РАССЧИТЫВАЕТ НА ПОЛНОЦЕННЫЙ КУРОРТНЫЙ СЕЗОН В ЭТОМ ГОДУ .....	13
КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; 2021.03.10; В РОССИИ ЗАПУСТИЛИ ПИЛОТНЫЙ ПРОЕКТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КРУИЗОВ.....	13
РБК; ДЗЯДКО ТИМОФЕЙ, АНИСИМОВА НАТАЛИЯ; 2021.03.10; «АЭРОФЛОТ» ОТЧИТАЛСЯ ОБ УБЫТКЕ В 123 МЛРД РУБ. ПО ИТОГАМ ГОДА ПАНДЕМИИ...15	
РБК; ВЛАДИСЛАВ СКОБЕЛЕВ, АННА БАЛАШОВА; 2021.03.10; ДОРОЖНАЯ СЕТЬ В НАГРУЗКУ К БЕСПРОВОДНОЙ; ГОСКОМИССИЯ ПО РАДИОЧАСТОТАМ ПЛАНИРУЕТ ВВЕСТИ НОВЫЕ ОБРЕМЕНЕНИЯ ДЛЯ СВЯЗИ ФОРМАТА 4G .....	16
РОССИЯ 1 ВЕСТИ-МОСКВА; 2021.03.10; ЦКАД: СИСТЕМА БЕЗБАРЬЕРНОЙ ОПЛАТЫ ПРОЕЗДА СРАБАТЫВАЕТ НЕ ВСЕГДА. ВЕСТИ-МОСКВА.....	17
РОССИЯ 1 ВЕСТИ; АЛЕНА БОЧАРНИКОВА; 2021.03.10; В БЕЛГОРОДЕ ОТКРЫЛСЯ ЦЕНТР ЮНЫХ ИНСПЕКТОРОВ ДВИЖЕНИЯ. ВЕСТИ.....	18
ГТРК ВЛАДИМИР; 2021.03.10; ВО ВЛАДИМИРСКОЙ ОБЛАСТИ 3500 ЧЕЛОВЕК ПОЛУЧАТ РАБОТУ НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ ТРАССЫ М-12 «МОСКВА-КАЗАНЬ» 18	
ТАСС; 2021.03.10; ОБЪЕМ ГОСКОНТРАКТОВ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ В 2020 ГОДУ УВЕЛИЧИЛСЯ НА 12%.....	18

---

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.03.10; НА ПУНКТАХ ВЕСОГАБАРИТНОГО КОНТРОЛЯ УСТАНОВЯТ ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТАБЛО ПРАЙМ; 2021.03.10; ВЛАСТИ ПЛАНИРУЮТ РАЗРАБОТАТЬ И ОБНОВИТЬ СТАНДАРТЫ В ДОРОЖНОЙ СФЕРЕ .....	20
ТАСС; 2021.03.10; НА КУБАНИ К 2023 ГОДУ ВДВОЕ РАСШИРЯТ ТРАССУ, ВЕДУЩУЮ К КРЫМСКОМУ МОСТУ .....	20
ИНТЕРФАКС; 2021.03.10; МИНЭНЕРГО ОЖИДАЕТ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ ВЫХОДА СТРАТЕГИИ КРУПНОТОННАЖНОГО СПГ В РФ.....	21
РБК; 2021.03.10; В ДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ШТРАФОВАТЬ ДО Р50 ТЫС. ЗА ВЫСАДКУ ДЕТЕЙ-БЕЗБИЛЕТНИКОВ .....	21
ТАСС; 2021.03.11; НА ЗАВЕРШЕНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГИ СЫКТЫВКАР – НАРЬЯН-МАР В КОМИ ТРЕБУЕТСЯ 29 МЛРД РУБЛЕЙ.....	22
РЖД-ПАРТНЕР; 2021.03.10; ТРАССУ В САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ, НА КОТОРОЙ ПОГИБЛИ 12 ЧЕЛОВЕК, ПРЕДЛОЖЕНО РАСШИРИТЬ.....	23
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА УРФО; НАТАЛИЯ ШВАБАУЭР, АННА ШИЛЛЕР; 2021.03.10; ВАГОН НЕ ТРОНЕТСЯ?; ПЕРСПЕКТИВЫ МОДЕРНИЗИРОВАТЬ ПО КОНЦЕССИИ ГОРОДСКОЙ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТ В ЕКАТЕРИНБУРГЕ ПОКА ТУМАННЫ .....	23
ТЕЛЕКОМПАНИЯ ОТВ; КИРИЛЛ БАБУШКИН; 2021.03.10; АЛЕКСАНДР ЕГОРОВ: «Я - ГЛАВНЫЙ АПОЛОГЕТ СКОРОСТНОГО ТРАМВАЯ В ЧЕЛЯБИНСКЕ!».....	26
ТАСС; 2021.03.10; ПУТИН ПОРУЧИЛ ПРОАНАЛИЗИРОВАТЬ СИТУАЦИЮ С АВИАПЕРЕВОЗКАМИ С ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА .....	32
ТАСС; 2021.03.10; АВИАКОМПАНИЯ NORDSTAR СТАНЕТ БАЗОВЫМ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОМ ДЛЯ НОРИЛЬСКА .....	33
ТАСС; 2021.03.10; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА ЛИПЕЦКА ПЛАНИРУЕТСЯ УВЕЛИЧИТЬ В 2021 ГОДУ В ТРИ РАЗА .....	33
ИНТЕРФАКС; 2021.03.10; НОВЫЕ ЧАРТЕРНЫЕ ПРОГРАММЫ ЛЕТОМ 2021 ГОДА МОГУТ БЫТЬ ЗАПУЩЕНЫ В 12 ГОРОДОВ – РОСТУРИЗМ .....	34
ТАСС; 2021.03.10; РЖД И «СИНАРА» РАЗРАБОТАЮТ ПОЕЗД ДЛЯ ВСМ НА ПЛОЩАДКЕ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОГО ЦЕНТРА ТМК .....	35
ПРАЙМ; 2021.03.10; ДЕРИПАСКА НАЗВАЛ ВЫГОДЫ УВЕЛИЧЕНИЯ СКОРОСТИ ГРУЗОВЫХ ПОЕЗДОВ ДО 50 КМ/Ч.....	35
ТАСС; 2021.03.10; УГОЛОВНОЕ ДЕЛО О ПОДЛОГЕ ВОЗБУДИЛИ ИЗ-ЗА ЗЛУПОТРЕБЛЕНИЙ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ВЕТКИ БАМ.....	36
ПРАЙМ; 2021.03.10; СК ВОЗБУДИЛ УГОЛОВНОЕ ДЕЛО ПОСЛЕ СХОДА С РЕЛЬСОВ 4 ВАГОНОВ С УГЛЕМ В САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ.....	36
РОССИЙСКОЕ СУДОХОДСТВО; 2021.03.10; УЧАСТКИ ВВП ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ ПОД УПРАВЛЕНИЕ ЕДИНОМУ ОПЕРАТОРУ НЕОБХОДИМО ВЫДЕЛЯТЬ ПОЭТАПНО - МИНТРАНС .....	37
ИНТЕРФАКС; 2021.03.10; МИНТРАНС РФ НЕ ИСКЛЮЧАЕТ В БУДУЩЕМ ПРИМЕНЕНИЯ ИНВЕСТСБОРА В ПОРТАХ НА АКВАТОРИИ СЕВМОРПУТИ....	37
ИНТЕРФАКС; 2021.03.10; РОСМОРРЕЧФЛОТ К ЛЕТУ ВЫБЕРЕТ ВЕРФЬ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА 4 ЗЕМСНАРЯДОВ, ПЛАНИРУЕТ ОБНОВЛЯТЬ ТЕХНИЧЕСКИЙ ФЛОТ .....	37
ИНТЕРФАКС; 2021.03.10; РОСМОРРЕЧФЛОТ СОХРАНЯЕТ СРОКИ ДНОУГЛУБЛЕНИЯ СПГ-ТЕРМИНАЛА НА КАМЧАТКЕ, СТОИМОСТЬ РАБОТ ВЫРОСЛА ПОЧТИ ВДВОЕ.....	38
ПРАЙМ; 2021.03.10; «РОСМОРПОРТ» ЗА ПЕРВУЮ НЕДЕЛЮ ДЕЙСТВИЯ ИНВЕСТСБОРА ВЫСТАВИЛ СЧЕТОВ НА 100 МЛН РУБ.....	39

---

## Министерство транспорта РФ

---

ИНТЕРФАКС; 2021.03.10; ГЛАВА МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ ПРЕДЛОЖИЛ ВВЕСТИ ЭКОСБОР В УГОЛЬНЫХ ПОРТАХ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА, НОВАК ПОПРОСИЛ НЕ СПЕШИТЬ .....	40
ТАСС; 2021.03.11; ТРАНСПОРТНАЯ ПРОКУРАТУРА КАМЧАТКИ НАСТАИВАЕТ НА ПОДЪЕМЕ СУДНА СО ДНА АВАЧИНСКОЙ БУХТЫ.....	40

## ПУБЛИКАЦИИ

### **РОССИЯ 24; 2021.03.11; «АЭРОФЛОТ» ЗА 1 РУБЛЬ ПРОДАЛ КОНТРОЛЬНЫЙ ПАКЕТ АКЦИЙ «АВРОРЫ». НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»**

Министр транспорта доложил президенту о ходе создания дальневосточной региональной авиакомпании «Аврора». Сахалинская область приобрела у «Аэрофлота» 51% акций «Авроры» за 1 рубль. Новая компания получит как минимум 45 воздушных судов российского производства до 2024 года.

**«На текущий момент дальневосточная региональная компания «Аврора» создана»,** – приводят слова Савельева на сайте Кремля.

По словам Савельева, Минтранс и Минвостокразвития совместно с субъектами ДФО определили маршрутную сеть – это 535 социально значимых маршрутов, в том числе 100 межрегиональных и 435 местных.

До 2024 года «Авроре» поставят как минимум 45 воздушных судов российского производства. Всего парк воздушных судов будет насчитывать 131 машину (91 самолет и 40 вертолетов).

Название для дальневосточной авиакомпании выбрали сами жители Дальнего Востока в ходе электронного голосования. Всего было заявлено более 1200 вариантов названий. Абсолютное большинство голосов было отдано за «Аврору». В топ-5 популярных вариантов вошли «Дальавиа», «Дальний Восток», «Тайга» и «Крылья Востока».

Новое авиапредприятие создаётся по поручению президента РФ с целью повышения транспортной доступности регионов Дальневосточного федерального округа, развития местного и межрегионального авиасообщения. К 2025 году ожидается рост объёма перевозок на Дальнем Востоке в три раза. Владельцами авиакомпании станут все одиннадцать регионов ДФО.

<https://www.vesti.ru/video/2276470>

<https://www.vesti.ru/finance/article/2534807>

### **РОССИЯ 1 ВЕСТИ В 20:00; АЛЕКСЕЙ ГОЛОВКО; 2021.03.10; ПУТИН ПРОВЕЛ СОВЕЩАНИЕ С КАБИНЕТОМ МИНИСТРОВ И ДАЛ РЯД КОНКРЕТНЫХ ПОРУЧЕНИЙ. ВЕСТИ В 20:00**

Вопросы, связанные с отопительным сезоном в регионах, экологическая ситуация в районе прошлогоднего разлива топлива под Норильском, строительство новых школ, поддержка молодых ученых, а также индивидуальные программы развития регионов Сибири и стабилизация ситуации на нефтяных рынках. Владимир Путин провел большое совещание с кабинетом министров и дал ряд конкретных поручений. Отдельное внимание – состоянию отраслей, наиболее пострадавших в результате пандемии коронавируса.

<https://www.vesti.ru/video/2276366>

### **ТАСС; 2021.03.11; ГЛАВА МИНТРАНСА ЗАЯВИЛ, ЧТО АВИАКОМПАНИЯ «АВРОРА» ПОЛУЧИТ 45 ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ДО 2024 ГОДА**

Авиакомпания «Аврора» до 2024 года получит 45 единиц воздушных судов российского производства, сообщил министр транспорта РФ Виталий Савельев на совещании президента России Владимира Путина с членами правительства. Стенограмма опубликована на сайте Кремля.

**«Подписан предварительный график на поставку отечественной техники. До 2024 года будет поставлено 45 единиц воздушных судов. Это минимум того, что мы**

планируем для авиакомпании. И, на наш взгляд, то, что мы сейчас делаем, может привести к развитию этой авиакомпании в ближайшее время», – рассказал он.

Савельев уточнил, что всего парк будет насчитывать 131 воздушное судно, из которых 91 – самолеты, 40 – вертолеты. Также он сообщил, что Минтранс России и Минвостокразвития совместно с субъектами ДФО определена маршрутная сеть, которая включает 535 социально значимых маршрутов, в том числе 100 маршрутов межрегиональных и 435 маршрутов местных.

«Единственное, что может понадобиться, это сейчас обсуждается у первого вице-преьера Андрея Рэмовича Белоусова, – это субсидия, которая будет нужна для «раскатки» местных рейсов, потому что многие рейсы, которые мы будем пытаться «раскатывать», всего лишь на 20% будут заполняться первое время, пока люди не почувствуют возможности мобильности, пока мы не «раскатаем» эти рейсы», – добавил министр. Также Савельев отметил, что те субсидии, которые уже выделяются, распределяются по Дальнему Востоку и дают свой результат. По его словам, еще многие субсидии не выбраны, но, по согласию с Минпромторгом, теперь региональные субсидии распределяются с учетом наличия отечественной авиационной техники у региональных компаний. Это должно стимулировать их на закупку российской техники, уточнил министр.

«Это субсидии по постановлению №1242 – 7,7 млрд, по постановлению №215 – 5,8 млрд, и дополнительные 5 млрд, которые были выделены с Вашей помощью. Поэтому такая ситуация есть, компания создана. Мы надеемся, что в ближайшее время она начнет уже эффективно работать», – добавил Савельев.

В декабре 2019 года президент РФ Владимир Путин по итогам совещания с правительством поручил внести предложения о создании авиакомпании для перевозок на Дальнем Востоке, поскольку в этой части страны налаженное воздушное сообщение особенно важно из-за больших расстояний, сложных климатических условий и нехватки инфраструктуры. Как позже доложил президенту премьер-министр Михаил Мишустин, авиакомпания будет создана на базе компании «Аврора».

<https://tass.ru/ekonomika/10876249>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20210311/avror-a-1600698606.html>

<https://1prime.ru/business/20210311/833205213.html>

<https://www.kommersant.ru/doc/4722564>

<https://rg.ru/2021/03/11/reg-dfo/ministr-transporta-rossii-obiavil-o-sozdanii-edinoj-aviakompanii-v-dfo.html>

### **РБК; МИХАИЛ ЮШКОВ; 2021.03.11; «АЭРОФЛОТ» ПРОДАЛ САХАЛИНУ 51% АВИАКОМПАНИИ «АВРОРА» ЗА 1 РУБЛЬ**

Сделка прошла в рамках создания единой дальневосточной авиакомпании. Контрольный пакет «Авроры» пропорционально разделят между субъектами Дальнего Востока. Взамен они внесут в ее уставный капитал блокпакеты региональных компаний

Сахалинская область купила у «Аэрофлота» 51% акций авиакомпании «Аврора» за символический 1 руб. Об этом на совещании с президентом России Владимиром Путиным сообщил министр транспорта Виталий Савельев.

«На текущий момент дальневосточная региональная компания «Аврора» создана. Хочу сказать, что проработан был вопрос, и Сахалинская область приобрела у ПАО «Аэрофлот» 51% акций авиакомпании «Аврора» за 1 руб., как это было решено», – заявил он.

По его словам, в настоящее время ведется работа по заключению договоров о покупке 5% акций «Авроры». Как отметил Савельев, такие акционерные соглашения сейчас находятся на стадии подписания, а многие из них уже подписаны. «И в ответ

авиакомпания «Аврора» получит 25% [акций], плюс одна, от региональных авиакомпаний Дальневосточного округа», – уточнил министр.

Савельев также сообщил, что «Аврора» до 2024 года получит 45 единиц воздушных судов российского производства. «Это минимум того, что мы планируем для авиакомпании. И, на наш взгляд, то, что мы сейчас делаем, может привести к развитию этой авиакомпании в ближайшее время», – подчеркнул он. По его словам, парк авиаперевозчика будет насчитывать 131 воздушное судно, из которых 91 – самолеты, 40 – вертолеты.

Глава Минтранса рассказал, что подконтрольное ему ведомство совместно с Минвостокразвития и субъектами Дальневосточного федерального округа (ДФО) определили маршрутную сеть, которая включает 535 социально значимых маршрутов, в том числе 100 маршрутов межрегиональных и 435 местных.

Создать единую авиакомпанию на Дальнем Востоке по итогам совещания с правительством в декабре 2019 года поручил президент России Владимир Путин. Вице-премьер и полпред президента на Дальнем Востоке Юрий Трутнев рассказывал в интервью РБК, что при создании единой дальневосточной авиакомпании на базе «Авроры» ее контрольный пакет, который правительство Сахалина выкупает у «Аэрофлота» за символический 1 руб. поделит пропорционально между дальневосточными субъектами. У Сахалина останется лишь 49% «Авроры», которыми он владел до сделки с «Аэрофлотом». При этом, как уточнял Трутнев, дальневосточные регионы передадут в эту компанию блокирующие пакеты своих перевозчиков, а у федерального правительства будет «золотая акция» объединенной компании.

Представитель Минвостокразвития говорил, что речь идет обо всех субъектах ДФО и всех авиакомпаниях, принадлежащих этим субъектам. Крупнейшими из них являются «Аврора», «Якутия», «Полярные авиалинии», «Камчатское авиапредприятие», «ЧукотАвиа» и «Хабаровские авиалинии».

«Аврора», созданная в ноябре 2013 года путем объединения двух авиакомпаний «Сахалинские авиатрассы» и «Владивосток Авиа», базируется в Южно-Сахалинске, Владивостоке и Хабаровске, являясь при этом крупнейшим перевозчиком в Дальневосточном федеральном округе. С 2016 по 2019 год «Аэрофлот» инвестировал в «Аврору» 838,5 млн руб. Она связывает регулярными рейсами города Дальнего Востока и Сибири, выполняет местные перевозки в дальневосточных регионах, летает в Китай, Республику Корея и Японию.

[https://www.rbc.ru/business/11/03/2021/604961429a79477491f640f3?from=from\\_main\\_4](https://www.rbc.ru/business/11/03/2021/604961429a79477491f640f3?from=from_main_4)

### **ИЗВЕСТИЯ; 2021.03.10; ПЕТЕРБУРГСКИЙ НЕФТЯНОЙ ТЕРМИНАЛ НАЧАЛ ПЕРЕВАЛКУ БЕЛОРУССКИХ НЕФТЕПРОДУКТОВ**

Петербургский нефтяной терминал (ПНТ) принял первую партию белорусских нефтепродуктов. Об этом сообщается на сайте компании в среду, 10 марта.

«Груз мазута объемом 3600 т прибыл на ПНТ по железной дороге. Отгрузки были осуществлены в рамках межправительственного соглашения между Россией и Белоруссией по перевалке более 9,8 млн т белорусских нефтепродуктов в российских морских портах», – отмечается в сообщении.

Согласно договору, перевалка грузов в этом году составит 3,5 млн т, в 2022-м – 3,2 млн т., в 2023-м – 3,1 млн т.

Председатель совета директоров Петербургского нефтяного терминала Михаил Скигин отметил, что ранее у терминала был только опыт перевалки небольших партий нефтепродуктов из Белоруссии.

Глава Минтранса России Виталий Савельев заявил «Известиям», что в рамках соглашения о перевозке белорусских нефтепродуктов через российские порты от 19

февраля российская сторона может принять 9,8 млн т грузов от Минска в 2021 и 2023 годах.

«В 2021 году мы принимаем 3,5 млн т и как минимум до 2 млн т экспортных грузов Республики Беларусь. В 2022 году мы перерабатываем 3,2 млн т грузов и в 2023 году – 3,1 млн т грузов», – отметил министр.

По его словам, соглашение может считаться бессрчным, поскольку имеет автоматическую возможность пролонгации.

Савельев напомнил, что 5 марта начались поставки первых партий белорусских нефтепродуктов для перевалки через порты России. В тот день для перевалки в терминале ООО «Портэнерго» (морской порт Усть-Луга) несколько составов отправили 5000 т белорусского бензина.

Документ о поставках утвердили глава Минтранса России и министр транспорта и коммуникаций Белоруссии Алексей Авраменко. Соглашением предполагается перевалка белорусскими предприятиями свыше 9,8 млн т грузов – бензина, мазута, масла в портах России на Балтике в 2021–2023 годах. Затем срок действия документа могут продлить.

<https://iz.ru/1134891/2021-03-10/peterburgskii-neftianoi-terminal-nachal-perevalku-belorusskikh-nefteproduktov>

На ту же тему:

<https://1prime.ru/energy/20210310/833200572.html>

### **47 КАНАЛ; 2021.03.10; ЛЕНОБЛАСТЬ – МОРСКИЕ ВОРОТА РОССИИ: АЛЕКСАНДР ДРОЗДЕНКО РАССКАЗАЛ О ПЕРСПЕКТИВАХ ПЕРЕВАЛКИ ГРУЗОВ В ПОРТАХ РЕГИОНА**

В Ленинградскую область приходят грузы из Белоруссии. На низком старте уже находятся порты в Усть-Луге, Приморске и Высоцке. С одним из комплексов Белоруссия уже заключила соглашение о транзите, рассказал в среду, 10 марта, 47channel губернатор Александр Дрозденко.

«Ленинградская область всегда поддерживала проект транзита белорусских грузов через портовые комплексы на Балтийском море и в Финском заливе. Эти комплексы расположены на территории 47 региона. Мы готовы сегодня, и готовы были вчера и готовы будем завтра переваливать белорусские грузы. Если говорить о нефтепродуктах – в Ленобласти есть 5 терминалов, которые расположены в 3 точках: Усть-Луга, Приморск и Высоцк. Есть выбор, есть альтернатива. Здесь нужно выбирать оптимальный вариант. И я знаю, что белорусская сторона уже с одним из партнеров заключила соглашение. Грузы будут переваливаться.»

Александр Дрозденко, губернатор Ленинградской области

Выгода от перевалки грузов в портах Ленобласти будет не только соседям, но и самой России и 47 региону в частности, добавил глава 74 региона. Например – много новых рабочих мест для ленинградцев.

«Конечно, это – улица с двухсторонним движением. Мы хотели бы, чтобы это было выгодно не только белорусской стороне, но и РФ и в частности Ленинградской области. Мы уже видим, что это даст нам возможность увеличить грузооборот наших портовых комплексов и обеспечить новые рабочие места.»

Александр Дрозденко, губернатор Ленинградской области

47 регион постепенно стал морскими воротами Российской Федерации, достигнув рекордных показателей транзита. При этом область стремится к новым вершинам.

«Ленинградская область давно уже стала морскими воротами России с тех пор, как мы достигли цифры в 100 млн тонн перевалки всех грузов. Сегодня мы стремимся к новой вершине – 200 млн тонн грузов. Эта цифра не за горами, мы действительно ее достигнем в ближайшее время.»

Александр Дрозденко, губернатор Ленинградской области

Транзит грузов позволит вложить больше средств в развитие 47 региона. Не только порты и комплексы – но и железные дороги и просто дороги.

**«Мы становимся не только морскими воротами России, но и морскими воротами транзитного коридора «Россия-Европа-Китай», и поэтому видим, что за движением грузов по морю пойдет и реконструкция железнодорожного сообщения и автомобильных дорог.»**

Александр Дрозденко, губернатор Ленинградской области

<http://47channel.ru/event/lenoblast-morskie-vorota-rossii-aleksandr-drozdenko-rasskazal-o-perspektivax-perevalki-gruzov-v-portax-regiona>

<https://lentv24.ru/avm-zayavlenie-drozdenko-po-nefti.htm>

### **ТАСС; 2021.03.10; В РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТНОГО УЗЛА ПЕТЕРБУРГА И ЛЕНОБЛАСТИ БУДУТ ПРИМЕНЯТЬ КОМПЛЕКСНЫЕ РЕШЕНИЯ**

Развитие единого транспортного узла, охватывающего дороги Санкт-Петербурга и Ленинградской области, будет вестись на основе комплексных решений, которые предполагают работу одновременно по всем видам сообщения, включая пригородные перевозки, улично-дорожную сеть и метро. Как сообщила в среду пресс-служба администрации Петербурга по итогам совещания у заместителя председателя правительства РФ **Марата Хуснуллина** при участии глав двух регионов, представителей профильных министерств и РЖД.

«За основу был выбран вариант, который предусматривает комплексный подход и одновременное развитие улично-дорожной сети, метрополитена и наземного общественного транспорта двух регионов, а также железнодорожного сообщения. <...> Реализация комплексного варианта позволит создать новые транспортные связи внутри агломерации, улучшить транспортную доступность уже сложившихся районов и территорий нового жилищного строительства», – говорится в сообщении **пресс-службы** Смольного.

Варианты развития петербургского транспортного узла представил на совещании вице-губернатор Петербурга Максим Соколов. По его мнению, комплексный подход для транспортной системы агломерации позволит продолжить реализацию проектов улично-дорожной сети, развивать метрополитен и наземный общественный транспорт двух регионов, заниматься организацией тактового движения и пригородного пассажирского железнодорожного сообщения.

Как сообщили в **пресс-службе вице-преьера, Хуснуллин** на совещании предложил принять представленный вариант развития Санкт-Петербургского транспортного узла в качестве основного и поручил выделить приоритетные проекты, которые необходимо реализовать до 2024 и 2030 гг. **«Я считаю, что необходимо доработать транспортную систему Санкт-Петербургской агломерации и на ее примере разрабатывать проекты в других агломерациях»**, – привела **пресс-служба** слова **Хуснуллина**.

На совещании обсудили строительство Витебской развязки Широкой магистрали скоростного движения. По поручению **Марата Хуснуллина** будет подготовлено техническое задание на проектно-изыскательские работы по развязке КАД с Кронштадтским шоссе. Развитие железнодорожных пассажирских перевозок предполагает организацию тактового движения на Витебском и Варшавском направлениях, а также создание нового пригородного пассажирского железнодорожного сообщения Санкт-Петербург (Финляндский) – Левашово – Сертолово.

<https://tass.ru/ekonomika/10870167>

На ту же тему:

<https://realty.interfax.ru/ru/news/articles/125670>

[https://www.rbc.ru/spb\\_sz/freenews/60489c939a7947307a8d6aa4](https://www.rbc.ru/spb_sz/freenews/60489c939a7947307a8d6aa4)



<https://www.kommersant.ru/doc/4722250>

<https://www.spb.kp.ru/online/news/4215481>

<https://iz.ru/1135027/2021-03-10/stcenarii-razvitiia-transportnogo-uzla-vybrali-v-peterburge>

### **КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.03.11; ТЕХОСМОТРУ МЕНЯЮТ ТАРИФНУЮ ПОЛИТИКУ; В СОВФЕДЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ УТОЧНЕНИЯ В РАБОТУ ОПЕРАТОРОВ ТО**

В Совете федерации предложили изменить принцип формирования тарифов на техосмотр, введя базовую цену и ценовой коридор по аналогии с ОСАГО. В разработанном законопроекте, с которым ознакомился “Ъ”, также предложено лишить Российский союз автостраховщиков (РСА) функции аккредитации операторов ТО. Собираемые страховщикам деньги за эту услугу, считают в СФ, должны поступать в федеральный бюджет, что позволит снизить уровень коррупции в сфере ТО.

Глава комитета Совета федерации по экономической политике Андрей Кутепов («Единая Россия») разработал поправки к законам «О техническом осмотре» и об ОСАГО. Документа в базе данных Госдумы еще нет, но “Ъ” ознакомился текстом. Главное нововведение – передача функции аккредитации операторов ТО (обязательное условие для работы на рынке техосмотра) из РСА в Федеральную службу по аккредитации (ФСА). Основная задача страховщиков, сказано в пояснительной записке, «защита прав потерпевших на возмещение вреда здоровью или имуществу при использовании транспортных средств»: ТО – это «несвойственная» для союза функция. В результате «производственные аспекты деятельности операторов остаются вне сферы контроля», что приводит к «созданию недобросовестной конкуренции, распространению фальсификации сведений о проведении ТО», считает господин Кутепов.

Передача аккредитации в ФСА позволит «исключить коррупционную составляющую», уверен сенатор.

Тарифы на аккредитацию операторов установлены правительством: 33 тыс. руб. за аттестат и 16,5 тыс. руб. – за каждый пункт ТО. Раз в два года операторы должны подтверждать соответствие: 25 тыс. руб. за аттестат и 10 тыс. руб. за каждый пункт. Исходя из этого, посчитал Андрей Кутепов, поступления в федеральный бюджет составят ежегодно минимум 255 млн руб., если аккредитация перейдет из РСА в ФСА.

Предлагается также новая система формирования тарифов на ТО для автовладельцев.

Сегодня региональные власти используют методику 2012 года. Операторы считают документ устаревшим и не позволяющим установить справедливый тариф (от 300 до 1 тыс. руб. в зависимости от субъекта федерации). ФАС в июле 2020 года пообещала разработать новую методику, проект ее до сих пор не представлен. Господин Кутепов предложил ввести систему по аналогии с ОСАГО: базовый тариф и допустимый ценовой коридор. Конкретных цифр нет, их рассчитают позже.

Предложения СФ разработаны в продолжение «большой реформы» ТО, стартовавшей 1 марта. Для исключения покупки ТО все приезжающие на диагностику автомобили теперь фотографируют, диагностические карты переведены в электронный вид. МВД перезапустило информационную систему техосмотра ЕАИСТО. Поток автомобилей на пунктах минимален: решением правительства все диагностические карты, выданные до 1 февраля, продлены на полгода (но минимум до 1 октября).

Господин Кутепов направил законопроект в Росаккредитацию для отзыва. В **пресс-службе** ФСА “Ъ” подтвердили, что документ получили, пообещав рассмотреть его в «установленный срок» с Минэкономики. В **пресс-службе** ФАС пообещали дать «правовую оценку» документу, если он поступит в ведомство. На просьбу “Ъ” прояснить судьбу методики формирования тарифов в службе **комментариев** не дали.

В РСА поддержали тарифные предложения сенатора Кутепова.

«Подобная практика хорошо зарекомендовала себя в ОСАГО, повысив конкуренцию между страховщиками за безубыточных клиентов и позволив сдерживать тариф, несмотря на серьезный рост цен на импортные запчасти», – заявили в союзе. Лучше установить высокую максимальную цену, рынок «сам все отрегулирует и будет работать по тарифам ниже этой планки», считает глава гильдии операторов ТО при Московской ТПП Игорь Волчек. В 2020 году, напоминает он, ФАС установила максимальный тариф на автомобильные номера в 2 тыс. руб., однако расценки для граждан ниже из-за конкуренции.

Новый порядок аккредитации операторов, считают в РСА, может привести к росту цен на эти услуги, в результате часть игроков покинет рынок. Если такое решение все равно будет принято, потребуется переходный период сроком в один-два года, чтобы рынок смог подготовиться, считают в союзе. «Не думаю, что от передачи аккредитации в ФСА ситуация улучшится», – говорит Игорь Волчек. – Росаккредитация, как и РСА, не профессиональное объединение операторов техосмотра, способное эффективно контролировать их работу».

Для исключения фактов коррупции РСА предлагает оформлять ОСАГО без диагностической карты.

«Коррупция возникает в тот момент, когда посредник, заинтересованный в продаже полиса, пытается также «решить вопрос» с прохождением ТО, – поясняют в союзе. – Разорвав связку между ТО и ОСАГО, мы уберем и заинтересованность посредника в торговле картами». Эту инициативу, по данным «Ъ», уже поддержали в ЦБ: «Ъ» ранее направлял запрос в Банк России, на него ответа не поступило.

Союз операторов ТО, в свою очередь, уже направил открытое письмо **президенту РФ** с требованием отменить решение о продлении срока действия диагностических карт: авторы письма считают, что большая часть компаний до октября не доживет и пройти обязательную проверку будет негде. Дальнейшее развитие ситуации в отрасли обсуждалось вчера на совещании в правительстве. «Оно было предварительным, никаких решений принято не было», – говорит источник «Ъ», знакомый с ходом работы. В Госавтоинспекции, по сведениям «Ъ», считают, что надо упрощать требования к пунктам ТО, это могло бы привлечь дополнительных операторов на рынок. К этой работе готовы подключиться РСА и **Минтранс**. Ведомство также хочет привлекать к этой работе официальных автодилеров, чтобы совмещать ТО, необходимое для сохранения гарантии, и государственный техосмотр.

<https://www.kommersant.ru/doc/4722450>

### **КОММЕРСАНТЪ; ДИАНА ГАЛИЕВА, ОЛЕГ САПОЖКОВ; 2021.03.11; НА ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЕ ВЫРОС СПРОС; БЕЛЫЙ ДОМ ТРЕБУЕТ ОТ ВЕДОМСТВ ОПРЕДЕЛИТЬСЯ С ЗАКУПКАМИ РОССИЙСКОЙ ПРОДУКЦИИ**

В процессе практической реализации требований по импортозамещению Белый дом столкнулся с отсутствием рычагов давления на госкомпанию для выполнения минимальной доли закупок у отечественных поставщиков, а также с нехваткой инструментов для мониторинга выполнения таких квот. Как выяснил «Ъ», в Белом доме уже подготовили план для решения проблем квотирования к апрелю. К этому сроку Минпромторг с заинтересованными ведомствами должны представить в правительство поправки к нормативным актам, регулирующим сбор данных и реализацию протекционистских инициатив. Пока же инструментов стимулирования госкомпаний к импортозамещению нет, основная тяжесть его реализации придется на госзаказчиков – для них уже готовят ужесточение национального режима закупок.

Как выяснил «Ъ», правительство определилось с графиком работ, необходимых для достижения целей импортозамещения, – речь идет о выполнении госзаказчиками (ФЗ-44) и госкомпаниями (ФЗ-223) минимальной доли закупок у российских производителей.

Механизм такого квотирования, принимавшийся в качестве антикризисной меры в июле 2020 года и запущенный с 2021 года, в ходе практической реализации столкнулся с отсутствием инструментов для отслеживания выполнения квот и мер принуждения госкомпаний к закупкам отечественной продукции. Это и стало предметом обсуждения на совещании у главы департамента оборонно-промышленного комплекса Белого дома Николая Архипова в феврале при участии Минпромторга, Минфина, Минэкономики, Федерального казначейства и ФАС.

Напомним, что для стимулирования импортозамещения в Белом доме уже обсуждается применение санкций к заказчикам за невыполнение квот, при этом возможное их введение для госкомпаний вызвало разногласия ведомств – и теперь, по данным “Ъ”, обсуждается на уровне профильного **вице-преьера** Юрия Борисова. Минпромторг также подготовил ряд инициатив для выполнения госкомпаниями квот – речь идет о проектах директив для госАО и возможности совершать неконкурентные закупки ради импортозамещения (см. “Ъ” от 4 марта).

Из протокола совещания (есть у “Ъ”) следует, что это лишь часть правительственного плана по имплементации инструментов импортозамещения в нормативно-правовое регулирование.

Комплексные поправки для импортозамещения госкомпаний Минпромторг совместно с другими ведомствами должен был представить в правительство уже в начале марта, и в документе оговаривается, что для выполнения квот в ФЗ-223 возможно лишь применение в закупках приоритета российской продукции без ограничений и запретов на поставки иностранных товаров. Одновременно Минпромторгу надлежало устранить проблемы с подтверждением происхождения товаров с использованием сертификатов: пока для этого используются декларации, которые заполняются поставщиками, что оставляет возможности для поставок иностранной продукции под видом российской. Энтузиазм в ускоренной настройке импортозамещения, вероятно, отчасти связан с восстановлением инвестиционной активности компаний после пандемии COVID-19. Таможенная статистика демонстрирует ускоряющийся рост ввоза инвестиционных товаров в начале года – в феврале его темпы превышали планку в 20% год к году, притом что в феврале 2020 года пандемия еще не приводила к замедлению внешней торговли (см. “Ъ” от 9 марта). При этом всплеск инвестактивности может не принести роста заказов российским предприятиям.

Из-за неурегулированности вопроса о госкомпаниях наиболее реализуемые протекционистские инициативы Белого дома пока ориентируются на госзаказ. В частности, протокол совещания предполагает дальнейшее расширение практики импортозамещения для медтехники и радиоэлектроники. В Минэкономики предложили не ограничиваться отраслевым подходом и распространить преференции на всю промпродукцию – письмо с инициативой ведомство направило в Минпромторг, ФАС и аппарат правительства.

В **пресс-службе** Минэкономики “Ъ” пояснили, что сейчас «утверждение списков промышленных товаров, подлежащих импортозамещению, носит произвольный характер».

«Установление универсального механизма по введению запретов на закупку иностранных товаров может создать условия равной конкуренции и доступа российских (евразийских) товаров в государственные закупки. В итоге это обеспечит более стабильное регулирование, которое защищает экономические интересы всех российских производителей в различных секторах экономики», – добавляют в ведомстве.

В ФАС сообщили, что представят позицию позднее, добавив, что «преференции внедрены для поддержки отечественных производителей и имеют точечный характер, что сохраняет конкуренцию и мотивирует участников рынка производить конкурентный товар», отметив, что именно конкуренция позволяет заказчику приобрести товар надлежащего

качество по наилучшей цене. В Минпромторге инициативу Минэкономки не **прокомментировали**, сообщив, что прорабатывают ценовые преференции для электронной продукции в размере 50%, при этом для медтехники планируется ввести правило «второй лишней» (отказ от закупок у иностранного поставщика при наличии хоть одного российского).

<https://www.kommersant.ru/doc/4722516>

### **ВЕДОМОСТИ; АЛЕКСЕЙ НИКОЛЬСКИЙ; 2021.03.11; «ДОЧКИ» ОАК НЕ ХОТЯТ УЕЗЖАТЬ ИЗ МОСКВЫ; СРОКИ РЕФОРМЫ АВИАСТРОЕНИЯ МОГУТ БЫТЬ ПЕРЕСМОТРЕНЫ**

К 1 марта 2021 г. должна была завершиться перерегистрация управляющих компаний, входящих в Объединенную авиастроительную корпорацию (ОАК). Этого не случилось. Тем не менее, как сообщили «Ведомостям» два источника в авиапромышленности и источник в «Ростехе», отказываться от инициированной в начале февраля реформы авиастроительной отрасли никто не собирается, «хотя коррективы возможны». Представители «Ростеха» и ОАК от **комментариев** воздержались.

2 февраля на совещании руководства «Ростеха» был принят протокол о мерах по трансформации ОАК. Согласно этому протоколу, планировалось объединить конструкторские бюро и дирекции программ по разработке, совершенствованию и поддержке эксплуатации самолетов Sukhoi SuperJet, MC-21, Су-57, МиГ-35, Ил-76, Як-130, Бе-200 на одной площадке управляющей компании ОАК.

Протокол предписывал к 1 марта подготовить план-график этого объединения, а сам процесс трансформации завершить до конца 2021 г. Также к 1 марта планировалось «осуществить изменение юридических адресов» дочерних предприятий ОАК – ПАО «Компания «Сухой», АО «РСК «МиГ», ПАО «Иркут», ПАО «Ил» и ПАО «Туполев» (сейчас дирекции программ и КБ входят в их состав) на «промышленные площадки (заводы)». Кроме того, «Ростеху» должна была быть представлена для согласования «методология дифференцирования персонала» (включая производственный) – по словам источника в одной из «дочек» ОАК, это было нужно для обоснованных расчетов по сокращению персонала. Подлинность протокола в феврале «Ведомостям» подтвердили и в «Ростехе», и в ОАК.

По словам двух источников в авиапромышленности, перерегистрация в регионах к 1 марта не произведена, но указаний об ее отмене нет, так что этот процесс, как считают собеседники «Ведомостей», будет продолжен. Предварительные варианты плана-графика по передаче КБ и дирекций программ в ОАК составлены, но продолжают уточняться, говорят они. В целом никто от дальнейшего реформирования ОАК не отказывается, хотя сроки и конкретные меры могут подвергнуться корректировке, утверждают два источника «Ведомостей».

По сути, главная проблема затеянной реформы – нежелание дочерних предприятий ОАК покидать Москву и переезжать в регионы. «Никто из Москвы уезжать не хочет, при этом никто так и не понял, придется это делать или нет, планы по сокращению персонала также постоянно меняются, этим и вызвано негативное отношение к инициативам «Ростеха», – говорит менеджер одной из московских «дочек» ОАК.

Понятно, что уговорить кого-то переехать из Москвы в Комсомольск-на-Амуре, Иркутск, Ульяновск или даже подмосковные Луховицы (там находится производственная площадка РСК «МиГ») вряд ли удастся, при этом люди опасаются, что несогласных просто уволят, говорит другой собеседник «Ведомостей». «Ходят разговоры, что с учетом негативного имиджа инициатора трансформации – руководителя авиационного кластера «Ростеха» Анатолия Сердюкова – наверху могут отказаться от реформы», – добавляет он.

С формальной точки зрения перерегистрацию предприятий можно завершить очень быстро, за две-три недели, разъясняет партнер юридической фирмы «Рустам Курмаев и

партнеры» Дмитрий Клеточкин. Но на практике ИФНС очень не любят переезды налогоплательщиков, даже если в результате просто меняется налоговая инспекция. А если к тому же меняется и регион юрисдикции, ситуация становится совсем непростой: процесс затягивается невероятно, хотя он должен быть невидим для налогоплательщика. Для обычной компании потратить несколько месяцев или даже год на смену адреса в порядке вещей, продолжает Клеточкин. Для таких госкорпораций и госкомпаний, как «Ростех» и ОАК, ситуация должна быть полегче, но быстро все равно обычно не получается, говорит юрист.

По словам директора агентства «Авиапорт» Олега Пантелеева, в перерегистрации «дочек» ОАК заинтересованы прежде всего администрации регионов, куда они могут переехать, – это увеличит их налогооблагаемую базу. «Массовый переезд сотрудников из Москвы едва ли возможен, даже если речь идет о высококвалифицированных производственных рабочих, на которых завязаны важные технологические процессы, – полагает Пантелеев. – Но делать из этого трагедию не стоит».

Во многих отраслях, в том числе и в машиностроении, основной производственный персонал часто работает вахтовым методом в соседнем регионе, если там больше зарплата, и возвращается домой на выходные, указывает он. Некоторые виды деятельности при наличии современных коммуникаций могут вообще не требовать присутствия человека в конкретной географической точке, продолжает Пантелеев. Предложенная трансформация несет в себе риски, но, как показывает опыт других отраслей, ничего невозможного в реорганизации нет, а выиграют от нее в первую очередь регионы, заключает он.

<https://www.vedomosti.ru/politics/articles/2021/03/10/860983-dochki-oak>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; 2021.03.10; РОСТУРИЗМ РАССЧИТЫВАЕТ НА ПОЛНОЦЕННЫЙ КУРОРТНЫЙ СЕЗОН В ЭТОМ ГОДУ**

Ростуризм надеется, что курортный сезон в 2021 году будет полноценным и пройдет с мая до конца сентября, заявила руководитель ведомства Зарина Догузова.

«Сейчас с регионами, туроператорами, отраслью, крупными отельными сетками проработали, чтобы курортный сезон запустить с 1 мая и завершить его в конце сентября», - сказала Догузова в ходе совещания президента России Владимира Путина с членами правительства.

Как пояснила глава Ростуризма, подготовку к летнему сезону уже начали сейчас, и есть надежда, что он будет полноценным, так как ситуация нормализуется.

Доступность путешествий предполагается обеспечить за счет расширения чартерной программы, запущенной в прошлом году. В частности, предполагается в этом году запустить 12 новых направлений с прямым перелетом из нескольких крупных городов России.

Кроме того, будут запущены железнодорожные круизы. Возможности такой программы Ростуризм уже проработал с РЖД. Как пояснила глава Ростуризма, такие круизы предполагают проживание в вагонах с включенным питанием и выездом на экскурсии. «Это такой новый интересный формат, который мы в этом году хотим к летнему сезону запустить», - отметила Догузова.

<https://rg.ru/2021/03/10/rosturizm-rasschityvaet-na-polnocennyj-kurortnyj-sezon-v-etom-godu.html>

### **КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА; 2021.03.10; В РОССИИ ЗАПУСТИЛИ ПИЛОТНЫЙ ПРОЕКТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КРУИЗОВ**

Проект стал финалистом форума «Сильные идеи для нового времени»

Лидерский проект Агентства стратегических инициатив «Развитие железнодорожных круизов в России» запустил пилотные круизные железнодорожные туры, организованные туроператорами Российского союза туристической индустрии (РСТ) при поддержке Ростуризма и **ОАО «РЖД»**. Проект был представлен на форуме «Сильные идеи для нового времени», организованном АСИ и Фондом Росконгресс и вошел в топ-100 идей стратегического пула АСИ и топ-100 экспертного сообщества.

Первые два пилотных железнодорожных круиза запущены по маршрутам Москва - Нижний Новгород - Казань - Москва и Москва - Казань - Нижний Новгород - Москва. По мнению команды проекта, они позволят увидеть все преимущества и недостатки таких поездов.

Железнодорожный круиз предполагает путешествие, в котором поезд - это не только средство передвижения, но и своего рода мобильный отель с питанием и программой развлечений. Такая поездка, как правило, предполагает круговой маршрут и предусматривает остановки для проведения экскурсий.

«Россия, с ее бесчисленными живописными ландшафтами и огромным историческим наследием, должна стать лидером железнодорожного туризма в мире и доступным видом туризма для ее жителей, но в данный момент это не так. Много лет ведутся обсуждения и переговоры между железнодорожными перевозчиками и туроператорами о взаимодействии и создании таких турпродуктов, но до сих пор решение не принято из-за сложностей с получением доступа туроператоров к железнодорожной инфраструктуре и нехватки и дороговизны подвижного состава», - рассказала лидер проекта «Развитие железнодорожных круизов в России» Сусанна Старцева.

В рамках инициативы предстоит внести изменения в законодательство, сформировать специализированные тарифы для туроператоров и туристов, создать систему межведомственного взаимодействия органов власти и бизнеса, а также выработать понятные и открытые правила сотрудничества туроператоров и железнодорожных перевозчиков.

Кроме того, пилотирование проекта может выявить условия для формирования экономически выгодных туристических продуктов как для туроператоров, так и для туристов, поскольку высокая стоимость путешествия на круизном поезде является большим ограничением. Сегодня в России курсируют три туристических поезда: «Золотой орел», «Императорская Россия» и «Царское золото», цена на поездку варьируется от 5000 \$ до 70000 \$. Туристам предлагают пересечь всю Россию с запада на восток в комфортабельных условиях поезда класса «Люкс». Несмотря на то, что поезда являются российскими, работают с ними в основном иностранные туроператоры Германии и Великобритании.

АСИ помогает проекту с межотраслевым взаимодействием, сопровождает переговоры между ключевыми игроками рынка железнодорожного туризма, осуществляет разработку необходимых мер и законодательных инициатив и продвигает их на уровне федеральных органов власти.

Реализация проекта «Развитие железнодорожных круизов в России» позволит создать условия для запуска доступных железнодорожных туров для граждан России и сформировать новые, уникальные туристические маршруты.

Железнодорожный круиз предполагает путешествие, в котором поезд - это не только средство передвижения, но и своего рода мобильный отель с питанием и программой развлечений

<https://www.kp.ru/daily/27250/4379631/>

На ту же тему:

<https://ria.ru/20210310/puteshestviya-1600589509.html>

### **РБК; ДЗЯДКО ТИМОФЕЙ, АНИСИМОВА НАТАЛИЯ; 2021.03.10; «АЭРОФЛОТ» ОТЧИТАЛСЯ ОБ УБЫТКЕ В 123 МЛРД РУБ. ПО ИТОГАМ ГОДА ПАНДЕМИИ**

Выручка группы компаний снизилась на 55,4% по сравнению с прошлым годом, а пассажиропоток упал в два раза. При этом «Победа» закончила год с прибылью. Группа компаний «Аэрофлот» («Победа», «Россия» и сам «Аэрофлот») по итогам 2020 года получила 123 млрд руб. чистого убытка по международным стандартам финансовой отчетности (МСФО) против чистой прибыли в 13,5 млрд руб. годом ранее, следует из отчетности компании (.pdf).

При этом скорректированный чистый убыток без учета неденежной переоценки валютных обязательств по лизингу составил 113,1 млрд руб. Выручка снизилась на 55,4% по сравнению с тем же периодом прошлого года и составила 302,1 млрд руб.

В четвертом квартале 2020 года чистый убыток «Аэрофлота» вырос до 43,8 млрд руб. (за тот же период 2019-го показатель составил 6,7 млрд руб.). Квартальная выручка составила 68 млрд руб., это на 55,8% ниже, чем за аналогичный период прошлого года.

По словам заместителя гендиректора компании по коммерции и финансам Андрея Чиханчина, по итогам четвертого квартала группа «Аэрофлот» перевезла 7,1 млн пассажиров, из них 6,3 млн - на внутренних линиях. Показатель упал на 49,2% к году, следует из отчета на сайте авиаперевозчика: в четвертом квартале 2019-го пассажиропоток составил 13,9 млн человек.

Всего в 2020 году пассажиропоток составил 30,1 млн человек, это в два раза меньше, чем в 2019-м (60,7 млн).

Выручка от регулярных пассажирских перевозок «Аэрофлота» за год снизилась на 59,5% по сравнению с прошлым годом и составила 225,7 млрд руб. (за четвертый квартал - падение на 63,2%, до 46,3 млрд руб.), что связано с сокращением пассажиропотока на фоне пандемии коронавируса, говорится в отчете. При этом выручка от грузовых перевозок выросла за год на 38,8%, до 26,7 млрд руб.

При этом «Победа» закончила год с прибылью, несмотря на то что в мае - апреле полностью приостанавливала деятельность, говорится в документе. Во втором полугодии пассажиропоток вырос на 7,6%. По состоянию на конец отчетного года в парке «Победы» находились 34 самолета.

Убытки всей мировой авиаотрасли на фоне кризиса, вызванного пандемией, составили \$118 млрд, также отмечается в документе.

В первом полугодии 2020 года убыток от продаж (операционный убыток) 35 крупнейших российских пассажирских авиакомпаний, на которые приходится более 99% перелетов, составил 121 млрд руб., сообщил РБК заместитель исполнительного директора Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) Борис Шокуров. Эта сумма была подсчитана на основе статистической отчетности компаний.

На фоне пандемии коронавируса в конце марта прошлого года правительство приостановило все международные полеты, за исключением вывозных рейсов и рейсов для возвращения россиян из-за рубежа. Во второй половине марта стал сокращаться спрос и на полеты по России. В начале апреля правительство утвердило список пострадавших от последствий эпидемии отраслей, в который вошли и авиаперевозки. На субсидии российским авиакомпаниям поручили выделить 23,4 млрд руб.

<https://www.rbc.ru/business/10/03/2021/6048f5ed9a7947583ea863bf>

### **РБК; ВЛАДИСЛАВ СКОБЕЛЕВ, АННА БАЛАШОВА; 2021.03.10; ДОРОЖНАЯ СЕТЬ В НАГРУЗКУ К БЕСПРОВОДНОЙ; ГОСКОМИССИЯ ПО РАДИОЧАСТОТАМ ПЛАНИРУЕТ ВВЕСТИ НОВЫЕ ОБРЕМЕНЕНИЯ ДЛЯ СВЯЗИ ФОРМАТА 4G**

Власти могут ввести новые требования для сотовых компаний. При продлении разрешений на частоты 4G их обяжут обеспечить связью федеральные автотрассы. По словам операторов, им нужна помощь с сопутствующей инфраструктурой

Госкомиссия по радиочастотам (ГКРЧ, основной орган, занимающийся в России распределением этого ресурса) уже на ближайшем заседании (должно состояться в конце марта) может рассмотреть вопрос изменения условий использования операторами частот для связи LTE (4G). Об этом РБК рассказали несколько участников рынка и два источника, близких к членам комиссии. В рамках вопроса о выполнении условий использования частот для LTE, выделенных решением от 8 сентября 2011 года, комиссия может ввести обременение по покрытию сотовой связью федеральных автодорог как одно из условий продления разрешений.

Представитель Минцифры заявил, что вопрос покрытия связью автодорог не включен в повестку, однако информацию о том, что возможность подобных обременений рассматривается, РБК подтвердили два источника, близких к министерству.

На каких условиях операторы получали лицензии

В сентябре 2011 года ГКРЧ разрешила «Скартелу» («дочка» «МегаФона»), а также самому «МегаФону» и МТС развивать LTE на имеющихся у них частотах, а также поручила Роскомнадзору провести конкурс на четыре комплекта частот для развития этого стандарта в диапазонах 694–876 МГц и 2,5–2,7 ГГц. Конкурс состоялся в 2012 году, его победителями стали МТС, «МегаФон», «ВымпелКом» (бренд «Билайн») и «Ростелеком» (передал ресурс своей «дочке» – «Т2 РТК Холдингу», который работает под брендом Tele2). Они получили лицензии сроком на десять лет с условием инвестировать не менее 15 млрд руб. в строительство сетей в год, начать оказание услуг не позднее 1 июня 2013 года, а к концу 2019 года обеспечить связью всю страну. При этом регион должен считаться охваченным LTE, если во всех его населенных пунктах размером более 50 тыс. жителей в средних и высших учебных заведениях доступен мобильный интернет на скорости 1 Мбит/с.

В 2013 году ГКРЧ решила, что при продлении выданных ранее разрешений на частоты операторы будут обязаны охватывать связью небольшие населенные пункты (в зависимости от диапазона частот операторы должны охватывать населенные пункты определенного размера в течение оговоренного периода времени).

Почему связь есть не на всех трассах

Требования по охвату связью автомобильных дорог в условиях пользования лицензий до сих пор не включались. Однако власти публично призывали операторов обеспечить связью хотя бы федеральные трассы. Операторы, в свою очередь, объясняли, что на некоторых участках это экономически нецелесообразно.

По оценке Роскомнадзора, на четвертый квартал 2020 года полностью покрыты связью были 23 из 32 магистральных автодорог федерального значения. Хуже всего дела с покрытием были в Сибири и на Дальнем Востоке – на трассе «Лена» (от Невера до Якутска) связь доступна только на 63,6% дороги, на «Чуйском тракте» (от Новосибирска до границы с Монголией) – на 84,2%, на «Енисее» (от Красноярска до границы с Монголией) – на 87,6%.

Цель обеспечить связью все федеральные автомобильные дороги ранее была включена в федеральный проект «Информационная инфраструктура» нацпрограммы «Цифровая экономика». На это до конца 2024 года планировалось выделить 28 млрд руб. в виде субсидий. Однако в январе этого года Минцифры предложило секвестировать запланированные на 2021–2023 годы 18,4 млрд руб. Сами операторы не участвовали в



конкурсах на субсидии из-за непривлекательных условий и высоких затрат на подведение электроснабжения, пояснял источник «Известий».

Один из участников рынка отметил, что у него не обеспечены связью фрагменты дорог в малонаселенных и удаленных регионах Севера, Сибири и Дальнего Востока, «где строительство объектов связи затрудняется рельефом, отсутствием электричества, подъездных дорог и прочей инфраструктуры». Другой источник РБК в одном из операторов отметил, что строительство базовых станций вдоль автотрасс в текущих условиях почти никогда не окупается, поэтому для обеспечения там связью автотрасс необходима поддержка государства. «Базовые станции не могут возникнуть в чистом поле, для них нужны вышки и волоконно-оптические линии связи (ВОЛС), отводы земельных участков, электричество, а со всем этим большие проблемы», – указал собеседник РБК. По его словам, для обеспечения исключительно голосовой связью было бы дешевле перед длинными участками трасс раздавать водителям спутниковые телефоны и потом возвращать их.

Готовы ли участники рынка к новым обременениям

Представитель «МегаФона» считает, что подобные изменения необходимо обсудить с отраслевым сообществом. «Это поможет выработать экономические механизмы поддержки операторов при реализации обременительных проектов», – отметил он. Он также добавил, что для более эффективного обеспечения связью автодорог и малых населенных пунктов необходимо снять ограничения в полосе частот 800 МГц, которую используют силовые ведомства. «С 2011 года операторы обращаются в ГКРЧ по этому вопросу, но решения до сих пор нет», – указал он.

Несмотря на то что ГКРЧ решением от 2011 года выделила для развития LTE радиочастоты в нескольких участках спектра, операторы так и не смогли согласовать использование диапазонов частот ниже 1 ГГц с военными и «телевизионщиками» и развивают 4G на частотах 2,5–2,7 ГГц, напомнил руководитель проектов компании «Спектрум Менеджмент» Вадим Посакаухин. «Именно частоты ниже 1 ГГц должны в первую очередь использоваться для покрытия дорог. В таких условиях дополнительные обременения для использования этих частот выглядят необоснованными», – считает Посакаухин.

Представители «Ростелекома», «ВымпелКома» и МТС отказались от **комментариев**.

Гендиректор аналитического агентства TelecomDaily Денис Кусков отметил, что некоторые участки федеральных трасс находятся вдалеке от населенных пунктов и операторы смогут обслуживать там только изредка проезжающих автомобилистов, которые не смогут обеспечить им необходимую прибыль. По его мнению, подобные обременения можно накладывать при условии, что государство возьмет на себя «всю организационную часть по прокладке ВОЛС, строительству базовых станций, вводу сооружений, которые могут использовать операторы».

<https://www.rbc.ru/newspaper/2021/03/10/604773009a794758892660df>

### **РОССИЯ 1 ВЕСТИ-МОСКВА; 2021.03.10; ЦКАД: СИСТЕМА БЕЗБАРЬЕРНОЙ ОПЛАТЫ ПРОЕЗДА СРАБАТЫВАЕТ НЕ ВСЕГДА. ВЕСТИ-МОСКВА**

Транспондер есть, но проезд не оплачен: в странную ситуацию попали столичные водители, которые специально купили устройства для проезда по платному участку ЦКАД.

<https://www.vesti.ru/video/2276289>

<https://www.vesti.ru/auto/article/2534608>

### **РОССИЯ 1 ВЕСТИ; АЛЕНА БОЧАРНИКОВА; 2021.03.10; В БЕЛГОРОДЕ ОТКРЫЛСЯ ЦЕНТР ЮНЫХ ИНСПЕКТОРОВ ДВИЖЕНИЯ. ВЕСТИ**

Координационный региональный центр профилактики детского и юношеского дорожно-транспортного травматизма открылся на базе Белгородского политехнического колледжа. Главной задачей центра является обучение детей и подростков ПДД, основам оказания первой помощи, практическим навыкам безопасного управления велосипедом, мотоциклом и автомобилем.

<https://www.vesti.ru/video/2276172>

### **ГТРК ВЛАДИМИР; 2021.03.10; ВО ВЛАДИМИРСКОЙ ОБЛАСТИ 3500 ЧЕЛОВЕК ПОЛУЧАТ РАБОТУ НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ ТРАССЫ М-12 «МОСКВА-КАЗАНЬ»**

Компания-заказчик новой платной автомагистрали «Автодор» разместила вакансии для них в региональном Кадровом центре.

Требуются рабочие, водители, инженеры, проектировщики, машинисты, сметчики, уборщики, мастера участков, прорабы.

Напомним, масштабные работы по строительству платной трассы М-12 начались около деревни Столбищи и в пойме реки Ворша.

Также известно, что во Владимирской области 553 га леса отдадут под строительство новой трассы.

М-12 планируют ввести в эксплуатацию в 2024 году. Общая протяженность магистрали - 794 км. Для реализации проекта будут изъяты земельные участки как у простых жителей, так и у предприятий. В опубликованных распоряжениях **Росавтодора** значатся 22 участка как с постройками, так и без в Собинском районе и 30 в Петушинском.

<https://vladtv.ru/society/120748/>

### **ТАСС; 2021.03.10; ОБЪЕМ ГОСКОНТРАКТОВ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ В 2020 ГОДУ УВЕЛИЧИЛСЯ НА 12%**

Общий объем государственных контрактов на строительные работы за 2020 год увеличился на 12% – до 5,6 трлн рублей по сравнению с 2019 годом, однако количество контрактов уменьшилось на 14% – до 145 тысяч. Такие данные содержатся в исследовании Рейтингового агентства строительного комплекса (РАСК), которое есть в распоряжении ТАСС.

«За весь 2020 год было заключено 145 тысяч государственных контрактов в строительной сфере на общую сумму порядка 5,6 трлн рублей. Падение числа заключенных контрактов по итогам года составило 14%, а увеличение объемов – 12%», – говорится в исследовании. В 2019 году было заключено 168 тысяч контрактов на 5 трлн рублей.

Рост объемов обусловлен увеличением числа крупных контрактов стоимостью более 5 млрд рублей, отмечается в исследовании. Если по итогам 2019 года их число составляло 79 на общую сумму 1,2 трлн рублей, то по итогам 2020-го – 97 на 1,8 трлн рублей. Такие контракты в первую очередь касаются строительства и реконструкции транспортных объектов, а также инфраструктуры для газо- и нефтедобычи, их переработки и транспортировки, поясняют в РАСК. В частности, к крупнейшим относятся контракты «Автодора» на строительство дороги Москва – Нижний Новгород – Казань стоимостью порядка 485 млрд рублей и реконструкцию отдельных участков автодороги М-4 «Дон» стоимостью около 145 млрд рублей.

«Даже в такой достаточно сложный пандемийный 2020 год государство увеличивает свои инвестиции в строительство новых объектов. Конечно, существенную роль в этом играет реализация национальных проектов. Стоит всегда помнить, что за этими цифрами стоят

новые дороги, больницы, школы – то, чем регулярно будут пользоваться россияне. Все это создает фундамент не только для развития экономики и создания новых рабочих мест, но и повышения качества жизни людей», – **прокомментировал** ТАСС генеральный директор РАСК, эксперт тематической площадки ОНФ «Жилье и городская среда» Николай Алексеенко.

По данным портала [zakupki.gov.ru](http://zakupki.gov.ru), общий объем государственных контрактов, заключенных в 2020 году, составил порядка 28,9 трлн рублей. Таким образом, на контракты, связанные со строительством, пришлось около 19% всех государственных закупок.

В конце 2020 года **президент РФ Владимир Путин** подписал закон о создании единого государственного заказчика в сфере строительства. Единый заказчик будет работать с объектами капитального строительства, финансовое обеспечение которых ведется за счет средств федерального бюджета. Единый госзаказчик в строительстве позволит повысить качество, снизить сроки и урегулировать стоимость строительства, отмечал ранее **вице-премьер РФ Марат Хуснуллин**.

<https://tass.ru/nedvizhimost/10869239>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.03.10; НА ПУНКТАХ ВЕСОГАБАРИТНОГО КОНТРОЛЯ УСТАНОВЯТ ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТАБЛО**

Автоматические пункты весогабаритного контроля (АПВГК) начали оборудовать информационными табло, рассказали «РГ» в **Минтрансе**. На этих табло водитель грузовика сможет увидеть сообщение о выявленном превышении допустимых параметров и своевременно устранить нарушения.

Оборудование, обеспечивающее визуальное информирование водителя в случае превышения допустимых весовых или габаритных параметров, устанавливается владельцами автодорог согласно требованиям федерального закона. **«На многих АПВГК такое оборудование уже установлено. На некоторых участках завершаются конкурсные процедуры, и соответствующее оборудование будет установлено в ближайшее время»**, – пояснили в **Минтрансе**.

Сами по себе автоматические пункты контроля устанавливаются на федеральных трассах в рамках нацпроекта **«Безопасные и качественные автодороги»**. Они нужны, чтобы своевременно фиксировать перевес у большегрузов, так как такие нарушения приводят к ускоренному разрушению дорожного покрытия.

**К 2024 году в стране должно быть установлено 387 автоматических пунктов весогабаритного контроля. Сейчас на федеральных трассах установлен 31 автоматический пункт весового и габаритного контроля транспортных средств, отметили в Минтрансе. К концу 2022 года на федеральных дорогах должно быть установлено 75 таких пунктов.**

В итоге в стране будет создана сеть пунктов автоматического измерения веса грузовиков. Такие комплексы оснащают средствами фото– и видеозаписи. Вес измеряется автоматически при въезде автомобиля на платформу.

Однако некоторые водители фур начали закрывать госномера, чтобы автоматическая система не распознала автомобиль. В ответ **Минтранс** разработал проект постановления правительства. Как писала «РГ», предполагалось запретить большегрузам проезжать автоматические пункты весогабаритного контроля с нечитаемыми государственными номерами. **Сейчас проект постановления после проведения регламентных согласительных процедур внесен в правительство**, пояснили в **Минтрансе**.

Пока автоматические пункты весогабаритного контроля оснащают информационными табло, в регионах начали вводить на сайтах профильных ведомств сервисы, с помощью которых водители могут получить информацию о зафиксированных нарушениях. Ранее

такой сервис ввели в Татарстане, затем в Башкортостане, сообщили в Ассоциации международных автомобильных перевозчиков.

Впрочем, использование таких сервисов будет ограничено, считают представители перевозчиков. В случае движения автомобиля по маршруту регулярно просматривать сайт, чтобы вовремя узнать о выявленных нарушениях сложно. А получение информации о зафиксированных нарушениях спустя какое-то время уже не позволит вовремя исправить ситуацию, отмечают они.

Для снижения нагрузки на дороги и предотвращения наносимого вреда транспортом, идущим с перевесом, нужно скорее создать единую систему пунктов весогабаритного контроля и оснастить пункты информационными табло, отмечают участники рынка автоперевозок.

<https://rg.ru/2021/03/10/na-punktah-vesogabaritnogo-kontrolya-ustanoviat-informacionnye-tablo.html>

### **ПРАЙМ; 2021.03.10; ВЛАСТИ ПЛАНИРУЮТ РАЗРАБОТАТЬ И ОБНОВИТЬ СТАНДАРТЫ В ДОРОЖНОЙ СФЕРЕ**

Росстандарт в рамках нацпроекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» планирует до 2024 года разработать и обновить 212 стандартов в области дорожного строительства, сообщается на сайте ведомства.

Соответствующая информация опубликована по итогам подписания соглашения о взаимодействии между Росстандартом и **Росавтодором**. Документ предполагает взаимодействие между ведомствами в сфере стандартизации, технического регулирования и обеспечения единства измерений в дорожном хозяйстве, а также развитие его нормативно-технической базы и метрологического обеспечения.

Отмечается, что за 2019 и 2020 год Росстандартом было утверждено 56 новых стандартов в сфере дорожного хозяйства в рамках реализации нацпроекта о безопасных дорогах. Одной из главных задач нацпроекта является внедрение новых технических требований и стандартов обустройства автомобильных дорог, в том числе на основе цифровых технологий, направленных на устранение мест концентрации дорожно-транспортных происшествий.

«Всего в рамках национального проекта («**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» – ред.) предполагается разработать и обновить за период до 2024 года 212 стандартов в области технических требований и правил проектирования, обустройства автомобильных дорог», – говорится в сообщении.

<https://1prime.ru/business/20210310/833201862.html>

### **ТАСС; 2021.03.10; НА КУБАНИ К 2023 ГОДУ ВДВОЕ РАСШИРЯТ ТРАССУ, ВЕДУЩУЮ К КРЫМСКОМУ МОСТУ**

Трассу Краснодар – Ейск, ведущую к курортам региона и к Крымскому мосту, к 2023 году в рамках нацпроекта «**Безопасные и качественные дороги**» расширят вдвое – до четырех полос для движения с целью устранения заторов, возникающих в пик курортного сезона, сообщил ТАСС в среду губернатор Краснодарского края Вениамин Кондратьев.

После открытия моста через Керченский пролив нагрузка на трассы в Краснодарском крае значительно возросла: по ним в Крым едут туристы и везут грузы.

«Трасса Ейск – Краснодар – одна из самых загруженных в летний сезон, транспортный поток здесь в 2-3 раза превышает нормативы. При этом на отдельных участках движение пока организовано только по двум полосам, это, безусловно, влияет на аварийность, в целом на скорость движения по направлению к курортам Краснодарского края и Крыма. Масштабную реконструкцию трассы с увеличением количества полос до четырех мы включили в план национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные**

**дороги**», до 2023 года фактически заново построим более 22 км дороги», – сказал Кондратьев.

Глава региона пояснил, что первый этап запланированных работ на участке от границы с Динским районом до станицы Медведовской уже на сегодняшний день выполнен на 40%, в общей сложности протяженность дорожного полотна в рамках первого этапа реконструкции составит 10,9 км. Проектные работы по второму этапу – участку в Динском районе протяженностью 12 км завершат к июлю текущего года.

После реконструкции трасса станет альтернативой платному участку автодороги М4-Дон. На ней построят многоуровневые транспортные развязки, оборудуют автоматические пункты весового контроля, стоянки и зоны отдыха, автобусные остановки. Всего в 2021 году на реализацию национального проекта **«Безопасные и качественные автомобильные дороги»** в крае направят 8 млрд рублей, из которых 3,4 млрд рублей – средства регионального бюджета.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/10866495>

### **ИНТЕРФАКС; 2021.03.10; МИНЭНЕРГО ОЖИДАЕТ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ ВЫХОДА СТРАТЕГИИ КРУПНОТОННАЖНОГО СПГ В РФ**

Стратегия развития в России крупнотоннажного СПГ выйдет в ближайшее время, сообщил заместитель директора департамента переработки нефти и газа Минэнерго Артем Верхов.

«Проделана очень большая работа по подготовке долгосрочной программы развития «большого» СПГ. Находится в правительстве. Сейчас в ближайшее время выйдет», – сообщил он на заседании комитета по энергетике Госдумы.

Верхов добавил, что часть СПГ-стратегии, которая касается малотоннажного СПГ, уже вышла отдельным документом: «Первая дорожная карта мини-СПГ была принята буквально полмесяца назад».

Чиновник Минэнерго при этом заметил, что документ, хоть и касается малотоннажного СПГ, в области регулирования он охватывает весь сегмент: «В части нормативки на самом деле там про весь СПГ – и про крупнотоннажный, среднетоннажный и в первую очередь малотоннажный. Начата работа по подготовке необходимых законодательных инициатив, которые там указаны, и подзаконных актов».

Как сообщалось, поручение разработать программу премьер **Михаил Мишустин** дал по итогам поездки на Дальний Восток в августе 2020 года. Производство СПГ России до 2035 года может достигнуть 140 млн т. Реализация потенциальных СПГ-проектов позволит России к 2035 году почти в три раза увеличить объем производства СПГ и дополнительно добыть и монетизировать 2,5 трлн куб. м газа до 2040 года. Кроме того, это обеспечит около \$150 млрд дополнительных инвестиций в российскую экономику к 2030 году. Среди потенциальных крупных СПГ-проектов в проекте программы выделяется более 10 заводов, которые на сегодня находятся в различной степени проработки.

### **РБК; 2021.03.10; В ДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ШТРАФОВАТЬ ДО Р50 ТЫС. ЗА ВЫСАДКУ ДЕТЕЙ-БЕЗБИЛЕТНИКОВ**

Группа депутатов от фракции ЛДПР 11 марта внесет в Государственную думу законопроект о штрафах за высадку детей-безбилетников из общественного транспорта. Об этом сообщил в Telegram один из авторов инициативы, **глава комитета Госдумы по труду и соцполитике Ярослав Нилов**.

«Наказание без штрафов не работает. <...> Особенно если речь идет о жизни и здоровье несовершеннолетних, которых прежде запросто высаживали из транспорта за неоплаченный проезд», – заявил он.

Депутаты предложили дополнить российский КоАП штрафами за принудительную высадку детей из транспорта, ехавших без сопровождения взрослых. Водителя и кондуктора, согласно законопроекту, будут штрафовать на 10 тыс. руб., а перевозчика – на 50 тыс. руб.

В России 7 марта вступил в силу закон, который запрещает принудительно высаживать из общественного транспорта детей младше 16 лет за неоплаченный проезд, если они едут без сопровождения взрослых. Соответствующий законопроект разработал **Минтранс**. Его глава Евгений Дитрих говорил, что в России бывали примеры, когда детей без билета высаживали посреди ночи «где-то за городом, в темноте, в грязь».

<https://www.rbc.ru/rbcfreenews/6049594f9a79476ed7444e42>

### **ТАСС; 2021.03.11; НА ЗАВЕРШЕНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГИ СЫКТЫВКАР – НАРЬЯН-МАР В КОМИ ТРЕБУЕТСЯ 29 МЛРД РУБЛЕЙ**

Власти Республики Коми рассчитывают на финансовую поддержку правительства РФ в завершении строительства автомобильной дороги Сыктывкар – Ухта – Печора – Усинск – Нарьян-Мар, которая имеет стратегическое значение для всего Севера России и Арктической зоны РФ. На завершение строительства трассы на территории Коми требуется 29 млрд рублей, сообщила в четверг ТАСС заместитель председателя правительства региона Ирина Бахтина.

«Тема развития транспортной инфраструктуры имеет ключевое значение для Коми: приполярный моногород Инта находится в 60 км от планируемой федеральной трассы Сыктывкар – Нарьян-Мар. Заполярная Воркута имеет только авиационное и железнодорожное сообщение. По ряду участков будущей дороги Сыктывкар – Нарьян-Мар проезд возможен только зимой. Чтобы сделать их круглогодичными, нужно построить порядка 42 км дороги, в том числе мост через реку Печору длиной 1,2 км. Ориентировочная стоимость этого отрезка – 19 млрд рублей», – сказала зампред правительства Коми.

Помимо этого, требуется также провести реконструкцию 152 км участков дороги, на которых сегодня нет асфальтобетонного покрытия. «Ориентировочная стоимость такой реконструкции – еще 10 млрд рублей. Такие большие проекты, конечно, требуют поддержки в рамках реализации стратегии развития Арктической зоны», – отметила собеседница агентства.

#### **Возможности для туризма**

Развитие транспортного сообщения напрямую влияет на продвижение арктического туризма. Коми в Арктической зоне есть что показать, перспективные направления – научный, экологический, а также промышленный туризм.

«Есть прекрасные возможности для развития событийного туризма этнографической направленности – это Усинск, Усть-Цилемский район. Начинают пользоваться популярностью туры-конструкторы, включающие охоту, рыбалку, посещение хозяйств кочующих оленеводов, наблюдение за белыми медведями и другими животными Арктики, линейные quadro– и снегоходные туры. Арктический туркластер сейчас в проработке», – отметила зампред правительства Коми.

В состав Арктической зоны РФ от Республики Коми входят Воркута, Инта, Усинск и Усть-Цилемский район. Согласно утвержденной в 2020 году стратегии развития Арктики, основными ее направлениями в Коми являются диверсификация экономики и комплексное социально-экономическое развитие моногородов Воркуты и Инты; развитие угольных минерально-сырьевых центров на базе Печорского угольного бассейна, создание на их основе глубокой переработки угля, углехимии; развитие нефтегазовых

минерально-сырьевых центров на базе Тимано-Печорской нефтегазоносной провинции, в том числе создание новых мощностей по переработке нефти и газа.

Одним из основных направлений стратегии значится развитие железнодорожной инфраструктуры, включая строительство железнодорожной магистрали Сосногорск – Индига, реконструкцию участка Коноша – Котлас – Чум – Лабытнанги, обоснование целесообразности реконструкции участка Микунь – Вендинга и строительство участка Вендинга – Карпогоры. В документе обозначено также строительство и реконструкция магистрали Сыктывкар – Ухта – Печора – Усинск – Нарьян-Мар, дноуглубительные работы на реке Печоре.

<https://tass.ru/ekonomika/10876909>

### **РЖД-ПАРТНЕР; 2021.03.10; ТРАССУ В САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ, НА КОТОРОЙ ПОГИБЛИ 12 ЧЕЛОВЕК, ПРЕДЛОЖЕНО РАСШИРИТЬ**

Предложение о расширении самарской трассы, на которой 29 января в аварии с микроавтобусом погибли 12 человек, в том числе жители Ульяновской области, направлено в **Минтранс России**. Об этом сообщил ТАСС в среду губернатор Ульяновской области Сергей Морозов.

«Мы написали письмо в федеральное ведомство, чтобы на трех участках федеральной дороги, которые являются как раз самыми проблемными, выполнить расширение проезжей части», - сказал он.

Губернатор также добавил, что в связи с ДТП, произошедшим в конце января в Самарской области, власти приняли решение об организации курсирования пригородных поездов на участке Сызрань - Кузнецк. «Мы тесно работали с коллегами из Самарской и Пензенской областей над решением вопроса по восстановлению движения пригородного поезда», - отметил он.

Как рассказал Морозов, сейчас поезд курсирует 2 раза в сутки, расписание размещено на станциях и официальном сайте регионального Минтранса, а также в СМИ и соцсетях. Первая электричка, состоящая из четырех вагонов общей вместимостью 400 человек, запущена 8 марта. Время в пути составляет 2 ч 20 мин.

Он также добавил, что на некоторых станциях по маршруту Сызрань - Кузнецк необходимо провести ремонт. В течение дорожно-строительного сезона 2021 года власти планируют выполнить весь объем работ.

Как ранее сообщал ТАСС, на данный момент трасса является трехполосной. Барьерные ограждения между полосами движения отсутствуют, все выезды происходят на встречную полосу. Расширить федеральную трассу планируют до четырех полос.

<https://www.rzd-partner.ru/auto/news/trassu-v-samarskoy-oblasti-na-kotoroy-pogibli-12-chelovek-predlozhen-rasshirit/>

### **РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА УРФО; НАТАЛИЯ ШВАБАУЭР, АННА ШИЛЛЕР; 2021.03.10; ВАГОН НЕ ТРОНЕТСЯ?; ПЕРСПЕКТИВЫ МОДЕРНИЗИРОВАТЬ ПО КОНЦЕССИИ ГОРОДСКОЙ ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТ В ЕКАТЕРИНБУРГЕ ПОКА ТУМАННЫ**

**Минтранс РФ** отправил на согласование законопроект о концессии в сфере общественного транспорта. Согласно ему передавать в управление будут и инфраструктуру, и подвижной парк. Получать доход инвестор сможет, собирая плату за проезд, при этом допускаются как регулируемые, так и нерегулируемые тарифы. Третьей стороной соглашений станут субъекты РФ. Пока документ проходит согласование, мы решили оценить перспективы использования механизма концессии для модернизации наземного электротранспорта Екатеринбурга.

Отложенный старт

Разговоры об этом идут уже на протяжении трех лет. В 2019-м город попал в число 10 пилотных агломераций (кроме Москвы и Санкт-Петербурга), где планировалось совершенствовать пассажирские перевозки на средства ВЭБ и частных инвесторов. Общий объем капвложений оценивался в 340 миллиардов рублей.

Но на дворе март 2021-го, а обещанной концессии так и не случилось, хотя губернатор Свердловской области, подводя итоги 2020-го, заверил журналистов, что соглашение таки будет подписано. Новый мэр Екатеринбурга Алексей Орлов в интервью местному телеканалу тоже заявил, что мегаполису срочно нужно обновить парк трамваев: мол, прошлый век, когда кабина водителя отапливается ТЭКом.

Сейчас в Екатеринбурге 30 трамвайных и 19 троллейбусных маршрутов. Ежедневно на них выходят соответственно 365 и 189 машин. С учетом автобусного парка из 932 единиц общественным транспортом регулярно пользуется 65 процентов жителей, подсчитали в Центре экономики инфраструктуры, который является одним из авторов проекта новой транспортной схемы мегаполиса.

– Все изменения нацелены на повышение качества и доступности перевозок. Они позволят нарастить пассажиропоток на 17 процентов, – отмечают в местной администрации.

Но, чтобы повысить качество услуг, необходимо закупить новую технику. По данным транспортного комитета мэрии, сегодня возраст трамваев превышает нормативный срок на 192 процента, троллейбусов – на 172. Большинство вагонов ходит по рельсам еще с советских времен – это чешские «Татры», самые «молодые», производства «Уралтрансмаша», поступили в парк в 2018 году. В новой транспортной схеме фигурируют трехсекционные низкопольные модели, которые вмещают больше пассажиров. Но для их эксплуатации нужно заменить тяговые подстанции, реконструировать депо, привести в порядок остановки. На комплексное обновление инфраструктуры, по разным подсчетам, потребуется 20-30 миллиардов рублей. Необходимо продумать и схему возврата инвестиций – одной продажей билетов явно не обойтись: в 2020-м доходы, полученные перевозчиками, покрыли расходы лишь на 67 процентов, остальное – выплаты по муниципальным контрактам.

Бизнес-паровоз

Пока в России реализован всего один концессионный проект в сфере общественного транспорта – трамвайная линия в Красногвардейском районе Санкт-Петербурга. Инвестор проложил более 14 километров новых путей и построил депо, смонтировал современную контактную сеть, 40 остановок, закупил 23 высокотехнологичных вагона. Сегодня они передвигаются по району со скоростью около 25 километров в час с учетом посадки и высадки пассажиров, светофоры отрегулированы так, что у трамвая приоритетный проезд перекрестков. При этом билет в нем стоит столько же, сколько в любом другом виде общественного транспорта, принимаются социальные карты. Выпадающие доходы концессионеру компенсирует бюджет.

– Частник, как паровоз, тащит вперед модернизацию. Желая получить прибыль, он заставляет двигаться быстрее ГИБДД, дорожников, чиновников, центр управления перевозками. В трамвайно-троллейбусных управлениях (ТТУ), к сожалению, велико советское наследие: люди привыкли, что все убытки покрывает бюджет, нет стимула внедрять передовые технологии, – замечает вице-президент международной ассоциации предприятий горэлектротранспорта Александр Морозов. – Кроме того, при концессии у муниципалитета появляется возможность получить кредитные ресурсы через инвестора, а потом потихоньку рассчитываться.

На сегодня известно три претендента на концессию в Екатеринбурге: НПК «Уралвагонзавод» (куда входит «Уралтрансмаш»), «Трансмашхолдинг» в лице компании «Мовиста Регионы» (самый известный их проект в Свердловской области – строящаяся трамвайная линия из Екатеринбурга в Верхнюю Пышму) и «Группа Синара». Мы



поинтересовались, в чем потенциальные концессионеры видят главную проблему наземного электротранспорта.

– Основное, не только в Екатеринбурге, – высокий износ инфраструктуры. А без современной инфраструктуры не достичь всех преимуществ трамвая: высокой скорости и провозной способности, точного расписания, – ответили в **пресс-службе** «Мовиста Регионы». – По расчетам Центра экономики инфраструктуры, для комплексной модернизации горэлектротранспорта Екатеринбурга потребуется около 58 миллиардов рублей.

В компании «Синара – Транспортные Машины» (СТМ) подтвердили, что сохраняют интерес к проекту, однако пока рано говорить о какой-то конкретике: конкурс еще не объявлен. По мнению представителей обеих компаний, речь должна идти не о простой замене парка, а о комплексном подходе.

– Это должна быть масштабная работа, затрагивающая все аспекты повышения качества и комфорта. Неверно ставить новые вагоны на старую и местами даже ветхую инфраструктуру. При этом мы понимаем, что расходы на ее модернизацию измеряются миллиардами рублей и могут окупаться десятилетиями. Очевидно, что реализация таких проектов невозможна без подключения федерального бюджета, – резюмирует член совета директоров СТМ Юрий Осинцев.

Прибыль или удобство

Один из самых распространенных страхов, связанных с концессией – нельзя отдавать социальную отрасль целиком в руки бизнеса. Если инвестору будет невыгодно возить пассажиров в отдаленные районы, он увеличит интервал движения и людям придется мерзнуть на остановках. Встают и другие вопросы: сократят ли персонал ТТУ, если новые менеджеры посчитают содержание такого числа сотрудников неэффективным? Вдруг вновь случится пандемия – из чьего кармана оплатят пустые прогоны? Наконец, подорожает ли проезд?

– К вопросу надо подходить взвешенно. Какую сумму компенсации за перевозку льготников запросит концессионер? Насколько я знаю, речь идет о 1,5-2 миллиардах рублей в год. Так если областной и федеральный бюджеты к этому готовы, просто отдайте деньги городу, и он начнет потихоньку обновлять маршрутную сеть, подвижной состав, поднимать предприятия с колес, – рассуждает председатель комиссии по муниципальной собственности Екатеринбургской гордумы Михаил Вечкензин.

Александр Морозов предлагает выплачивать разницу между коммерческим и льготным тарифом не концессионеру, а пассажирам – в виде соцпомощи.

– Экономически привлекательная модель концессии складывается при тарифе 32-35 рублей. В Екатеринбурге он сейчас равен 28 рублям (для льготников – от 20 до 26 рублей.

– Прим. ред.). Если мы хотим, чтобы льготники ездили за полцены, нужно, чтобы им компенсировал траты бюджет, – считает эксперт.

По его мнению, модернизация силами самого города затянется на десятилетия. Если строить на коммерческие кредиты, результат будет быстрее, однако тариф поднимется до 45 рублей (придется отдавать проценты банку).

– Федеральное софинансирование как раз и нужно, чтобы сделать все быстро, но пассажиры при этом платили не космические суммы, – поясняет Морозов. – Годами в сфере общественного транспорта использовалась неправильная система управления, из-за этого разваливались трамвайно-троллейбусные предприятия, был «съеден» амортизационный ресурс. Сейчас мы можем разово компенсировать отставание с помощью федеральных денег.

Конечно, многих интересует, не свернут ли федеральную программу модернизации общественного транспорта из-за того, что государство в пандемию вынуждено тратить на другие цели.

– Если посмотреть, сколько бюджетных средств направляется на дороги, а в гортрансе в десятки, сотни раз больше пользователей на каждый вложенный из бюджета рубль, то эта программа – одна из самых эффективных, – уверен Александр Морозов. – Кроме того, она еще и поддержит наукоемкое производство трамваев и троллейбусов (по оценке РСПП, транспортное машиностроение будет обеспечено заказом минимум на 50 тысяч машин до 2035 года. – Прим. ред.). Главное, чтобы были прозрачные критерии отбора грантополучателей, как по нацпроекту «Безопасные и качественные дороги»: там деньги достаются тому, кто лучше внедряет передовые практики управления, стандарты качества, переходит на брутто-контракты, когда перевозчику оплачивают пройденные километры вместо количества пассажиров.

Интересно, что ни в одном другом региональном миллионнике нет такой серьезной конкуренции между инвесторами за право вступить в концессию. И дело не только в стоимости проекта, но и в том, что столица Урала является штаб-квартирой сразу нескольких производителей рельсового подвижного состава. Среди других преимуществ города эксперты называют единый тариф в наземном транспорте, использование электронной системы платежей всеми перевозчиками и 50 процентов обособленных трамвайных путей.

<https://rg.ru/2021/03/10/reg-urfo/udastsia-li-obnovit-elektrotransport-v-ekaterinburge.html>

### **ТЕЛЕКОМПАНИЯ ОТВ; КИРИЛЛ БАБУШКИН; 2021.03.10; АЛЕКСАНДР ЕГОРОВ: «Я - ГЛАВНЫЙ АПОЛОГЕТ СКОРОСТНОГО ТРАМВАЯ В ЧЕЛЯБИНСКЕ!»**

Заместитель министра дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области в интервью Первому областному информагентству рассказал о проблемах и перспективах Челябинской транспортной агломерации.

Почему, перефразируя классика, из всех видов транспорта для нас важнейшим является трамвай? Зачем размещать остановочные платформы за перекрестками, а не перед ними? Появится ли электричка «Челябинск - Копейск» и избавятся ли маршрутки от засилья «черного нала»? На эти вопросы ответил недавно назначенный заместителем министра дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области Александр Егоров.

- Начнем с того, что сегодня (беседа проходила 5 марта - прим. редакции) в Челябинске опять не ходят трамваи. Почему?

- Ходят трамваи! Но, если говорить о перебоях - а чего ожидать от путей, которые не ремонтировали 15-20 лет? Для решения данной проблемы в этом году запланирован ремонт 5 километров трамвайных путей - по улицам Цвиллинга, 1-й Пятилетки, плюс узел на въезде в депо № 1. Также рассматривается возможность дополнительного финансирования, после чего список может быть расширен.

- А вы сами ездите на трамвае?

- Сейчас нет, так как трамвай не проходит у миндортранса, вблизи улицы Елькина. Но у меня перелом сознания произошел раньше, еще в 2012 году. Тогда я работал в Москве и действительно ездил на работу на трамвае, четыре остановки. И тогда понял, что трамвай тоже стоит в пробках. Потом, уже работая в департаменте транспорта Москвы, занимался развитием трамвайного движения: светофорными фазами, обособлением путей. Ведь чтобы трамвай не стоял в пробках, его просто надо обособить от всех остальных участников дорожного движения. Так что я все это прошел, все нюансы и детали знаю, причем изнутри.

Отсутствие свежего генплана не препятствует транспортному развитию

- Давайте определимся с понятиями. Очень давно и очень много в Челябинске говорят о необходимости транспортной политики. Но что это такое - транспортная политика?

- Это совокупность всех факторов и действий, которые влияют на функционирование транспорта и на объекты транспортной инфраструктуры. Она может проводиться на

разных уровнях: международном, федеральном, региональном, муниципальном. Как власти, политики могут влиять на транспортную политику? Первый вариант - законодательное регулирование, то есть установление нормативных актов, правил. Второй - закупка транспорта, подвижного состава, обновление всех объектов транспортной инфраструктуры - дорог, автовокзалов и всего прочего.

- В советское время личного транспорта было меньше. Общественного - не сказать, чтобы сильно больше, чем сейчас. Но и основной задачей общественного транспорта Челябинска было вовремя доставить людей на работу, из одного района в другой, из дома на работу и обратно. Какова сегодня цель транспортной политики города-миллионника? Эффективное обслуживание интересов населения? Некие экономические интересы? Мне кажется, между двумя этими целями есть некое противостояние.

- Не вижу противостояния. В приоритете первая, конечно, цель: эффективное обслуживание населения.

- То есть - чтобы люди вовремя приезжали туда, куда им надо?

- Важно не путать советскую и современную политику. Раньше были заводы, вообще некие узлы, куда надо было массово ежедневно привезти десятки тысяч людей. Сейчас их нет, а пассажиропоток распределился по всему городу. Транспортные корреспонденции строятся совсем иначе.

Сегодня основное - центр города, все едут с окраин в центр. На окраину к вам с вашим бизнесом мало кто приедет, все стремятся в центр. Соответственно, именно в центр - к торговле, к офисам - должно быть направлено больше магистрального транспорта. А на окраинах, допустим, транспорт меньшей вместимости. В Советском союзе такого не было: работала другая градостроительная и экономическая политика, да и денег никто не считал. На тот же трамвай выделялось в разы больше денег, чем сегодня.

- Только ежедневный трафик в Челябинск из Копейска, по словам главы города-спутника Андрея Фалейчика - тридцать тысяч человек. И они совсем не обязательно стремятся к центру, окраины тоже забиты. К тому же мы говорим ведь о транспортной агломерации, о перевозках от Еманжелинска на юге и до севера Сосновского района. Копейск едет в Ленинский район, Коркино - на вокзал...

- И все-таки все едут в центр. Для копейчан локальный центр Челябинска - Ленинский район.

- Получается, что развитие, градостроительный план города неразрывен с транспортной системой. Но как вообще можно сделать транспортную политику Челябинской агломерации, если не во всех городах этой агломерации даже есть генплан? В Челябинске, например, предыдущий генплан закончился.

- Генплан Челябинска был разработан в 2003 году, и действует до 2021 года включительно, если говорить строго. Но не суть. Мы можем не иметь какие-то документы, но это же не значит, что нам нужно завтра закрывать весь транспорт! А тот же генплан на самом деле для развития муниципального транспорта не является определяющим, потому что это не документ прямого действия! Это некая декларация о намерениях. Из него потом строятся отдельные программы городского развития, в том числе транспортного. Даже если сейчас генплан Челябинска от 2003 года устарел, программы действуют независимо от него. Более того, проработав последний год вице-мэром по городской среде и курируя вопросы градостроительства, я прекрасно знаком с текущей версией проекта генплана, знаю, что предполагается в нем доработать, где развивать застройку и улично-дорожную сеть. Поэтому планируемая транспортная реформа прорабатывается с учетом будущего Генерального плана Челябинска.

Бюджет против «черного нала»

- То, что в Челябинске полномочия по общественному транспорту передали из администрации города на уровень областного министерства - это хорошо или плохо?

- Год назад, работая в мэрии Челябинска, я бы сказал, наверное, что решение неоднозначное. Сейчас, погрузившись в проблему глубже, скажу - нет, не плохое. Это не только челябинская практика, еще десяток субъектов федерации тоже получили схожие полномочия.

У нас есть проблема с пригородными маршрутами. Они выходят за территорию Челябинска буквально на одну-две остановки, но формально уже считаются пригородными. И город на них влиять уже не может, формально они в ведении региональных властей, нашего министерства. А главное - эти маршруты работают по нерегулируемым тарифам. Сейчас их сложно контролировать: ни контрактов, ни четких расписаний, ни серьезных штрафных санкций. И это серьезная проблема, потому что нельзя в городе просто поменять пять маршрутов, оставив в неприкосновенности 50 остальных. Надо будет перелопатить всю систему! Соответственно теперь передача полномочий по управлению маршрутами с января 22 год позволит Министерству скорректировать всю сеть в едином ключе - и городские и пригородные.

- Челябинский (только городской) общественный транспорт - это обороты, по разным оценкам, в 4-5 миллиардов рублей в год. А большинство частных «маршрутчиков» - и это не секрет - плотно работают с «черным налом». Кроме того, буквально на днях стало известно о раскрытии пограничным управлением ФСБ России по Челябинской области схемы по легализации трехсот гастарбайтеров-водителей... Что со всем этим делать?

- И эта ситуация одинаковая для большинства городов России. А еще ДТП, когда маршрутки друг друга подрезают-обгоняют, и многое другое. Все это, конечно, никак нельзя пускать на самотек.

Я вижу один выход: переводить всех перевозчиков на регулируемый тариф. Например, **минтранс РФ** разрабатывает сейчас социальные стандарты для общественного транспорта. И если регион сегодня хочет войти в программу нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (БКАД), он должен соответствовать и в этом плане. Вот в прошлом году Челябинск не смог участвовать в этой программе. В этом году совместно с городом кардинально обновим и опять попробуем подать заявку, уже на следующий год. И один из критериев оценки федеральными властями этих заявок - именно переход на регулируемый тариф, это строго. Ведь главная проблема сейчас - то, что частные маршрутки не работают с льготами, проездными, и не имеют терминалов для безналичной оплаты проезда.

- То есть вы хотите им навязать уход от черного нала?

- Мы хотим выстроить систему, которая может работать только «в белую».

- Тогда и цены на проезд подскочат наверняка.

- С ценой все... интересно. По длительному проездному стоимость поездки должна сохраниться примерно на текущем уровне.

Важно понимать, что стоимость разовой поездки будет расти в любом случае. Она должна расти, так же, как растут, например, каждый год тарифы на коммунальные услуги. Выгоднее для пользователя, пассажира, должен быть проездной билет - на месяц, квартал, полугодие, год. Вот по проездному цена не должна расти, ее нужно зафиксировать. В том числе это сделает выгодным и пересадку. А разовая поездка... Ну давайте честно, ее стоимость сдерживалась четыре года. В Москве, кстати, каждый год и в метро, и в наземном транспорте происходит индексация. Иначе транспорт, подвижной состав просто развалится.

- Но в той же Москве были сделаны просто гигантские вложения в инфраструктуру. У нас таких возможностей нет.

- У нас и таких потребностей, как в Москве, нет. Там только метро уже больше 230 350 станций, станции уже за МКАД выходят, и в «подземку» «закапываются» действительно бешеные деньги. Но при этом количественно пассажиропоток не меняется. Вот какой он был 20 лет назад, такой и остается. Просто люди стали «длиннее» ездить. На самом деле

это не самая эффективная система, но это перекос нашей страны. И это объяснимо, ведь сама Москва за последние годы выросла на 20 процентов по числу жителей.

- Челябинск тоже вырос!

- Челябинск вырос на пять процентов, не больше. В принципе, все миллионники России выросли примерно одинаково. Только Москва и Санкт-Петербург увеличились гораздо сильнее остальных. Но мы говорим о Челябинске. Здесь много лет не обновлялась транспортная инфраструктура. И вот губернатор недавно принял решение - 1,3 миллиарда рублей выделяется на закупку трамваев и ремонт путей. Это первоочередная задача, чтобы как-то сбалансировать нашу систему. Мы сейчас прорабатываем и другие мероприятия: обособление трамвайных путей, строительство посадочных площадок. То есть все то, что должно обеспечить стабильную работу современного трамвая. Понятно, что на все сразу у денег нет, нам приходится выбирать самые приоритетные проекты. Но с наличием федеральных программ - БКАД и «Чистого воздуха» - есть шансы на успех, главное подготовить качественные заявки. Думаю, в ближайшие полтора года все прояснится: заявку на «Безопасные и качественные дороги» на 2022-й год, повторюсь, будем готовить уже сейчас, чтобы подать летом.

- Во сколько оценивается решение основных проблем инфраструктуры челябинского транспорта?

- А вас эта сумма не напугает? На ремонт, содержание и строительство дорог в Челябинске тратится в год около 5 миллиардов. На инфраструктуру общественного транспорта нужна сопоставимая сумма, только ее можно растянуть на несколько лет. Это вполне подъемно. Плюс мы разрабатываем ИТС, систему информирования, как раз для контроля за частными перевозчиками.

Трамвай против метрополитена

- Но все-таки: почему прежде всего именно трамвай? Разве инфраструктура для тех же троллейбусов не дешевле?

- Начинать изменения в транспортной отрасли нужно с самых вместительных видов транспорта, это аксиома. Самый вместительный - это, конечно, метро. Мы сейчас рассматриваем три варианта решения вопроса с челябинским метрополитеном: интеграция метрополитена с трамваем, достройка первой линии, и консервация метро с преобразованием в какие-либо дата-центры, торговые центры, выставки...

Максимальный вариант - интеграция с трамвайными путями. Но даже минимальный - консервация - по расчетам ученых ЮУрГУ, обойдется в пять миллиардов рублей. Это и тормозит: метро без федеральной поддержки не вытянуть, это вообще ни одному городу-миллионнику не удалось. Но вот недавно к нам приезжал заместитель председателя правительства России Марат Шакирзянович Хуснуллин, он спускался в наше метро. Поэтому не оставляем надежду на федеральное финансирование.

- То есть вопрос с метро в Челябинске все еще не закрыт...

- Он так и будет висеть, это наше наследие более чем тридцатилетней давности.

Но вернусь к трамваям. В условиях Челябинска как раз трамвай может запросто всех перевезти. Хотя бы потому, что на трамвае можно сделать сцепки из нескольких вагонов. Как это, кстати, делалось во времена СССР.

Современная, качественная трамвайная линия может перевозить до 20 тысяч пассажиров в час. В наших реалиях лучше ориентироваться на пассажиропоток в семь тысяч человек в час, этого достаточно. Затраты на трамвайную линию по сравнению с метро - на порядок меньше. Плюс трамвай выгоднее других видов транспорта еще и потому, что на больших пассажиропотоках себестоимость поездки меньше. Добавим сюда долговечность трамвая: если автобус через семь лет эксплуатации можно спокойно отправлять на свалку, то трамвайный вагон при должном обслуживании и капремонтах можно эксплуатировать десятилетиями! Это не самоцель, конечно, но тем не менее... В Европе есть примеры трамваев, которые ходят уже больше века! Челябинское предприятие ЧелябГЭТ, кстати,

вполне может качественно восстанавливать старые вагоны: тележки остаются те же, но снаружи - новый кузов, кузовные панели, внутри - новые сиденья, климат-контроль, хоть розетки. Но, конечно, подвижной состав все равно надо обновлять. И, как анонсировал недавно губернатор Челябинской области Алексей Текслер, это обновление последует.

Рога, колеса и гармошки

- Есть еще один вид электротранспорта - троллейбусы. Вы видите его в будущем челябинского общественного транспорта?

Безусловно, троллейбус должен быть сохранен. Но глобального развития этого вида транспорта я все-таки не вижу. Сейчас разные города нашей страны идут тремя путями: полный отказ от троллейбусов, перевод на электробусы, и перевод на троллейбусы с автономным ходом. Это те, что часть пути идут «с рогами», а часть - на «батарейке». В частности, Санкт-Петербург сейчас пошел по такому варианту.

Провода протягивать дальше нет смысла, но и отказываться от них нельзя. А то получится, как в Москве: там полностью перешли на электробусы и теперь тратят огромные деньги на их зарядку на конечных станциях. Персонал сидит без дела, энергия течет... в полтора раза больше денег и времени тратится! А скоро возникнет очень непростой вопрос утилизации отработавших свое батарей.... Словом, электробус - не вариант, это только Москва с ее бюджетом может себе позволить.

А вот троллейбус с автономным ходом... Это один из пунктов нашей заявки на участие в программе «Безопасные и качественные дороги».

- Автобусы тоже никак не вырежешь из общей транспортной схемы.

- Основная проблема Челябинска - отсутствие магистральных маршрутов, в агломерации дело обстоит точно так же.

Магистральный маршрут - это маршрут повышенной востребованности, где ходит транспорт большой и очень большой вместимости (ОБВ). Помните троллейбусы и автобусы, «Икарусы» с «гармошками»? Сейчас в Челябинске остался один-единственный троллейбус-«гармошка». Автобусов таких практически нет, да и трамваи почти все расцеплены. Но очень много подвижного состава малой вместимости - «маршруток».

Но магистральный маршрут - это прежде всего именно транспорт особо большой вместимости, ОБВ, хотя бы в часы пик. И это единый проездной билет (то есть регулируемый тариф). И, наконец, интервал между транспортными средствами не более семи-десяти минут.

- В Челябинске сегодня на маршрутах общественного транспорта занято порядка «больших» 200 автобусов. А сколько нужно?

- Согласно исследованию ЮУрГУ у нас на всю агломерацию сейчас приходится порядка 1750 единиц подвижного состава. Реально нужно в полтора раза меньше. Но - если перевести хотя бы его часть на транспорт большой вместимости. По расчетам специалистов ЮУрГУ, в общей сложности нам необходимо порядка 300 автобусов, около 50 из них - ОБВ. Плюс возможность запуска трамвайных «сцепок». Троллейбусов сейчас выпускается на линию около 150, больше и не надо. Но с ними проблема: «гармошку» практически не купить.

И соответственно, нынешним «маршруткам» остается намного меньше тысячи единиц, что-то около семисот.

- В свое время в той же Казани при переходе городского транспорта на подвижной состав большой вместимости частников как следует простимулировали: помогали с кредитной ставкой при покупке автобусов, давали какие-то льготы...

- Сейчас тоже есть много вариантов, тот же лизинг, там совсем небольшой процент предлагают. Так что было бы желание у частного перевозчика перейти на крупный транспорт - все может получиться.

- Переход на транспорт большой вместимости, работа «в белую» - это слом всего, на чем держатся сейчас частные «маршрутчики». Прежде всего - «черный нал». Кстати, вы лобби этого «черного нала» в своей работе уже ощутили?

- Пока нет. Приходят какие-то люди, рассказывают о проблемах. Но денег никто не предлагает (улыбается - прим. ред.). Но переход на новую транспортную схему - это всегда болезненный процесс, так что все еще впереди. Это я прекрасно понимаю.

Рельсы-рельсы, шпалы-шпалы...

- Если трамвай в Челябинске - то усть-катавский?

- Если трамвай - то полунизкопольный. Дело в том, что в конструкции тележек большая разница между типами трамваев. И с учетом нашего качества путей полностью низкопольные не будут себя хорошо чувствовать. Мы приняли решение: будет именно полунизкопольный вагон. Производителей таких трамваев два: Усть-Катавский вагоностроительный завод и екатеринбургский «Уралтрансмаш». Они, думаю, и выйдут на конкурс.

Я понимаю, что Усть-Катав - наш, родной, что своего производителя хочется поддержать. Но есть и требования закона о госзакупках, которые мы будем неукоснительно соблюдать.

- То есть недавняя презентация губернатором полностью низкопольного усть-катавского трамвая - это просто пиар?

- Вовсе нет. Это опытная модель низкопольного вагона 001. Мы будем его дальше эксплуатировать, на основе данных наших тестов модель будет заводом дорабатываться. Мы же понимаем, что будущее, перспектива, за «низкополами». Другое дело, что нам надо в Челябинске для начала создать такое качество путей, чтобы «низкополы» себя хорошо чувствовали.

Катится, катится скоростной трамвай...

- А что насчет скоростного трамвая? Например, по маршруту Челябинск - Копейск? Ведь ходил когда-то трамвай между двумя городами!

- Что касается Копейска, мне больше нравится вариант с городской электричкой. Мы вместе с РЖД прорабатываем такой вариант. Ездили буквально на прошлой неделе на их новом транспорте. Сейчас есть комфортабельный подвижной состав, те же «Орланы». Мы оценили время, требуемое для поездки из Копейска до челябинского вокзала, от вокзала до Шагола, и обратно. Это основной треугольник. В принципе, пути в нормальном состоянии. Но сразу скажу: такая электричка - это не ближайшая перспектива. Надо понимать, куда именно придет такой поезд в Копейске, как с него будут люди разъезжаться в Челябинске - словом, вопросов много. Если делать по уму, то это займет не один и не два года.

- Вернемся к скоростному трамваю...

- Наверное, я самый большой апологет скоростного трамвая в Челябинске. Все же понимают, что знакомый нам трамвай, переваливающийся на кривых путях, с максимальной скоростью не больше 20 километров в час - это не скорость и не качество обслуживания! Мы хотим получить совсем другой продукт. Вот в том числе для этого и нужен запланированный на этот год ремонт путей, их обособление, строительство посадочных площадок. А еще - переход на полунизкопольные вагоны, организация приоритетного движения, «зеленая волна» для трамваев... Это, конечно, самое сложное. Но все вместе должно привести к созданию комфортной транспортной системы.

- Если не 20 километров в час - то какая должна быть скорость?

- Трамвай по своим техническим характеристикам может разгоняться и до 70 километров в час. Если, конечно, это обособленная линия. На длинном перегоне - безболезненно до 60 километров в час на хороших путях. А в плотной застройке, с частыми остановками - не меньше 22 километров в час. Но помимо ремонта надо еще создать так называемый «бесшовный» путь, с заваренными стыками рельс. Кроме того, мы попробуем для ремонта

использовать 25-метровые рельсы вместо стандартных 12-метровых. Это сложно, нужны специальные тралы и погрузчики, работать, конечно, только ночью. Но оно того стоит.

- Есть еще одна проблема: в центре Челябинска очень много остановок, где трамвай идет посреди проезжей части. И пассажиры, дождавшись его, радостно кидаются под колеса едущих автомобилей.

- Я это вижу по-другому. Это не люди кидаются под колеса, а некоторые автомобилисты не пропускают пассажиров трамвая. Есть разные варианты решения этой проблемы. Например перенос остановок. Если брать центр города, то там должны быть транспортные узлы. Как выглядит стандартный, классический трамвайный узел? Остановка располагается за перекрестком. Не перед ним, а именно «за». Встав на нее, вы сможете поймать трамвай с разных направлений. Если расположить остановку перед перекрестком, то вам придется бегать, чтобы поймать, условно говоря, трамвай с Карла Маркса и Цвиллинга и уехать на северо-запад. Ну и главное, перед перекрестком у нас есть поворотные полосы для автотранспорта. За ним - просто меньше машин, это безопаснее для пассажиров.

Всего в Челябинске 240 трамвайных остановок, 40 из них - с описанным вами выходом «под колеса». Сейчас мы с городом прорабатываем вопрос их ликвидации. Но тут вступает в дело сложность с распределением полномочий. Дело в том, что остановки, их обслуживание - это прерогатива города, а не областного министерства. Но мы коллегам помогаем в этом плане. Я надеюсь, в этом году получится хотя бы запроектировать (а быть может, и построить) 20-25 самых проблемных остановок.

Эта ситуация, кстати, очень четко иллюстрирует понятие транспортной политики: это когда у всех заинтересованных - властей города и области, пассажиров, транспортных предприятий - есть единое видение проблемы и четкое понимание способов его решения.

<https://www.1obl.ru/news/politika/aleksandr-egorov-ya-glavnyy-apologet-skorostnogo-tramvaya-v-chelyabinske/>

### **ТАСС; 2021.03.10; ПУТИН ПОРУЧИЛ ПРОАНАЛИЗИРОВАТЬ СИТУАЦИЮ С АВИАПЕРЕВОЗКАМИ С ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА**

**Президент России Владимир Путин** поручил правительству проанализировать, достаточные ли меры были приняты для повышения доступности авиаперевозок с Дальнего Востока.

«Я прошу правительство провести оценку достаточности принятых мер для того, чтобы обеспечить перевозки людей, которые хотят посещать другие регионы РФ, – распорядился глава государства в среду на совещании с членами кабмина, говоря о развитии транспорта на Дальнем Востоке. «Причем без учета возрастных ограничений», – добавил президент.

Он напомнил, что на финансирование льготных авиаперевозок с Дальнего Востока уже было выделено дополнительно 5 млрд рублей. **«Это хорошо, – заметил президент. – Но прошу вас проанализировать, как это все работает, какие еще нужны ресурсы для того, чтобы обеспечить передвижение людей в нормальном режиме».**

**Путин** привел в пример субсидирование железнодорожных пассажирских перевозок в России и заметил, что на них было выделено порядка 20 млрд рублей. **«А сюда выделили дополнительно 5 [млрд рублей]. Тоже приличные деньги, но надо посмотреть, как это работает и достаточно ли этого»,** – указал он.

Президент также затронул тему создания дальневосточной авиакомпании. **«Замечательно, что она создана, – заметил глава государства, добавив, что компания будет осуществлять перевозки внутри округа. – Регион огромный. Спасибо, что проинформировали о том, что маршруты намечены, сеть создается. Но и здесь тоже нужно подумать о доступности этих перевозок для граждан».**



При этом, как подчеркнул Путин, в работе компании «нужно использовать – прежде всего и главным образом – авиационную технику российского производства».

<https://tass.ru/ekonomika/10873887>

### **ТАСС; 2021.03.10; АВИАКОМПАНИЯ NORDSTAR СТАНЕТ БАЗОВЫМ АВИАПЕРЕВОЗЧИКОМ ДЛЯ НОРИЛЬСКА**

Авиакомпания NordStar (входит в группу компаний «Норильский никель») определена в качестве базового пассажирского авиаперевозчика Норильска на севере Красноярского края. Об этом в среду сообщает пресс-служба компании «Норникель».

«Четырехстороннее соглашение определяет авиакомпанию NordStar базовым пассажирским авиаперевозчиком аэропорта Норильска», - говорится в сообщении компании. Документ подписали в среду **руководитель Федерального агентства воздушного транспорта Александр Нерадько**, председатель краевого правительства Юрий Лапшин, генеральный директор аэропорта Андрей Никифоров и гендиректор авиакомпании NordStar Леонид Мохов. Соглашение заключено в соответствии с поручением президента России Владимира Путина для обеспечения устойчивого авиасообщения труднодоступных северных территорий края и развития Арктической зоны России.

Авиакомпания берет на себя обязательства по формированию стабильного расписания и установлению предельных уровней тарифов на полеты в Норильск и из него. Пассажирам это позволит покупать билеты по фиксированной стоимости перелета, не зависящей от даты вылета и приобретения билета.

Также достигнута договоренность о создании консорциума двух авиаперевозчиков NordStar и «КрасАвиа», находящейся в краевой собственности. Задачей консорциума станет развитие транспортной доступности других территорий. По информации краевого правительства, при создании консорциума была достигнута договоренность с «Норникелем» о передаче краю пяти среднемагистральных самолетов ATR-42-500, которые в настоящее время эксплуатируются авиакомпанией NordStar.

Президент «Норникеля» Владимир Потанин подчеркнул, что развитие Норильска и Таймыра - это приоритет социальной политики компании. «Достичь его можно только в тесном сотрудничестве бизнеса со всеми ветвями власти. Сегодняшние договоренности - это результат совместной конструктивной работы всех заинтересованных сторон, итог активного взаимодействия компании, федеральных и региональных властей», - приводит пресс-служба компании его слова.

<https://tass.ru/ekonomika/10874161>

На ту же тему:

<https://radiovesti.ru/news/2534726/>

### **ТАСС; 2021.03.10; ПАССАЖИРОПОТОК АЭРОПОРТА ЛИПЕЦКА ПЛАНИРУЕТСЯ УВЕЛИЧИТЬ В 2021 ГОДУ В ТРИ РАЗА**

Липецкие власти намерены в 2021 году увеличить пассажиропоток международного аэропорта Липецка с 50 тыс. до 150 тыс. человек в год. Об этом сообщил вице-губернатор Липецкой области Илья Тузов.

«Потенциально задача по аэропорту в этом году с 50-70 тыс. пассажиропотока, это очень низкая цифра, планируем сделать пассажиропоток 150 тыс., а дальше развивать и увеличивать», - сказал Тузов во время круглого стола по вопросам развития транспорта в Общественной палате РФ.

Он уточнил, что согласно расчетам, которые провели региональные власти, аэропорт сможет стать безубыточным при уровне пассажиропотока в 400 тыс. человек. Тузов

добавил, что с начала года аэропорт открыл новые направления в другие российские города, а с апреля планирует запустить рейсы в Турцию и Тунис.

Ранее **Росавиация** одобрила выделение субсидий на шесть маршрутов из Липецка в 2021 году: это прямые рейсы в Санкт-Петербург, Казань, Анапу, Симферополь, Минеральные воды и Сочи.

Липецкий аэропорт создан в 1961 году, в 2008 году получил статус международного и был включен в федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)». В 2015 году в нем появился пункт пропуска через госграницу РФ и был выполнен первый международный рейс.

<https://tass.ru/ekonomika/10870419>

### **ИНТЕРФАКС; 2021.03.10; НОВЫЕ ЧАРТЕРНЫЕ ПРОГРАММЫ ЛЕТОМ 2021 ГОДА МОГУТ БЫТЬ ЗАПУЩЕНЫ В 12 ГОРОДОВ – РОСТУРИЗМ**

Ростуризм прорабатывает организацию летом 2021 года чартерных программ в 12 точек притяжения на территории России, сообщила в среду **начальник управления государственных туристских проектов и безопасности туризма Ростуризма Елена Лысенкова**.

«Мы очень надеемся, что сезон 2021 года будет другим, это перезапуск всей отрасли. Хотя тема безопасности путешествий остается на первом месте и для туристов, и для туроператоров. Этот сезон мы призываем всех начать раньше, в этом направлении ведется работа с субъектами РФ, чтобы коллеги смогли организовать работу по проверке объектов посещения туристов к началу сезона», – сказала она на онлайн-выставке «Знай наше».

Лысенкова напомнила, что в прошлом году туроператоры совместно с Ростуризмом впервые предложили чартерные программы в российские регионы.

«Были чартеры на Байкал, которые продолжились зимой. Были еще несколько направлений, которые мы тестировали. Чартеры позволяют предложить туристу готовый туристический продукт по гарантированной и, как правило, низкой цене, эти предложения востребованы среди жителей страны», – сказала она.

«Мы очень надеемся запустить новые направления и прорабатываем 12 точек притяжения из различных регионов страны, которые будут основаны на чартерных рейсах. И это не только уже опробованный Байкал, и не только Крым и Краснодар, которые традиционно занимают высокие места в любых рейтингах. Но и Ставрополье, Кавказский хребет, средняя полоса и предгорья Урала. То есть, мы стараемся вместе с коллегами разработать программы, интересные туристам», – подчеркнула представитель Ростуризма.

Лысенкова добавила, что Ростуризм также прорабатывает выделение бюджетных субсидий для всех туроператоров, которые участвуют в формировании чартерных программ.

«Мы ведем подготовку документов, они отправлены на согласование, так как до этого субсидий чартерных перевозок не существовало. Мы это уже проработали с Минфином и продолжаем процесс согласования такой субсидии. Очень надеемся, что у нас получится в ближайшее время ее согласовать и запустить», – сказала она.

По словам представителя Ростуризма, для успеха новых чартерных программ и активных продаж государству необходимо поддерживать туроператоров, чтобы они могли предлагать туристам выгодные цены. Лысенкова добавила, что субсидии будут выделяться в первую очередь для непляжных направлений.

«Мы видим в пляжных направлениях потенциал расширения крыльев сезона – ранней весны, поздней осени, зимы. Но если говорить про основной летний период – это, в первую очередь, не пляжные направления», – сказала она.

Туроператоры при поддержке Ростуризма летом 2021 года впервые предложили туристические полетные программы в некоторые российские регионы. Среди них – Бурятия, Алтай, Калининградская область, Хакасия.

### **ТАСС; 2021.03.10; РЖД И «СИНАРА» РАЗРАБОТАЮТ ПОЕЗД ДЛЯ ВСМ НА ПЛОЩАДКЕ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОГО ЦЕНТРА ТМК**

Инжиниринговый центр РЖД и группы «Синара», который располагается в научно-техническом центре (НТЦ) ТМК в Сколково, разрабатывает пассажирский поезд со скоростью движения до 400 км/ч. Об этом сообщил журналистам председатель совета директоров ТМК, президент группы «Синара» Дмитрий Пумпянский в ходе визита в НТЦ президента РАН, академика Александра Сергеева.

«Этот центр занят разработками нового российского поезда для высокоскоростных магистралей с крейсерской скоростью 360 км/ч и максимальной - до 400 км/ч. Такие поезда в мире делают всего два производителя, они уже эксплуатируются. Надеемся, что российский поезд станет третьим в мире», - сказал он.

Планируется, что подобные поезда будет выпускать завод «Уральские локомотивы» (совместное предприятие группы «Синара» и компании «Сименс»).

«Те разработки, которые мы сегодня с РЖД делаем - это все-таки будущее на 20-30 лет вперед. Нам без помощи академических знаний не обойтись», - отметил Пумпянский.

ТМК рассчитывает, что НТЦ станет центром коллективного пользования в интересах металлургической отрасли и машиностроения благодаря лабораторно-испытательному комплексу для изучения сплавов, полых металлических конструкций и цифрового моделирования, а также позволит взаимодействовать с академической наукой.

«Сначала было сотрудничество по «Ласточке», потом «Ласточку» целиком сделали свою, она полностью российская. И сейчас речь идет о высокоскоростных поездах - сразу российского производства. Компания, которая решила задачу, завоевала рынок, всегда потом придет к науке. Это мы сейчас наблюдаем», - сказал президент РАН.

<https://tass.ru/ekonomika/10874961>

### **ПРАЙМ; 2021.03.10; ДЕРИПАСКА НАЗВАЛ ВЫГОДЫ УВЕЛИЧЕНИЯ СКОРОСТИ ГРУЗОВЫХ ПОЕЗДОВ ДО 50 КМ/Ч**

Миллиардер Олег Дерипаска заявил, что увеличение средней скорости грузовых железнодорожных перевозок с 16 до 50 километров в час принесет РЖД миллиарды.

«Если заняться азиатским транзитом и добиться хотя бы 50 км/час для грузов, провести реальную цифровизацию таможенных услуг и в итоге получить доставку грузов за 9 дней из Азии в Европу, можно заработать миллиарды, которые и будут источником для глубокой модернизации РЖД. Но это надо думать и вкладываться», - написал Дерипаска в своем телеграм-канале.

Миллиардер привел в пример Китай, «заявивший о цели по удвоению показателей экономики к 2035 году, обозначил способы ее достижения, и важная роль отводится развитию логистической инфраструктуры и транспорта». «К 2035 году железнодорожная система страны охватит 200 тыс. км (+37%), а сеть высокоскоростных железных дорог вырастет почти в 2 раза, до 70 тыс. км. Также появится 162 новых аэропортов», - пишет Дерипаска.

«В России сейчас всего порядка 140 аэровокзалов, общая протяженность железнодорожных путей составляет чуть более 120 тысяч километров, а с высокоскоростными магистралями у нас даже не начинали... И даже если РЖД обозначают какие-то показатели и цели, эффект от них оценивается прежде всего для компании, а не для страны в целом», - продолжил миллиардер.

«И напрасно: сейчас качество наших дорог не позволяет производить быстрые и надежные перевозки: пассажирские и, что более ощутимо для экономики, скоростные грузовые для обеспечения экспорта переработанного сырья и транзита Европа-Азия. В России средняя скорость движения грузового состава сейчас - 16 км/час», - заключил Дерипаска.

<https://1prime.ru/business/20210310/833199705.html>

### **ТАСС; 2021.03.10; УГОЛОВНОЕ ДЕЛО О ПОДЛОГЕ ВОЗБУДИЛИ ИЗ-ЗА ЗЛОУПОТРЕБЛЕНИЙ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ВЕТКИ БАМ**

Следователи по результатам проверки Байкальской транспортной прокуратуры возбудили уголовное дело о служебном подлоге при приемке работ по строительству второй ветки Байкало-Амурской магистрали (БАМ) в Забайкальском крае, сообщается в четверг на сайте Восточно-Сибирской транспортной прокуратуры.

«Установлено, что должностным лицом Дирекции по комплексной реконструкции железных дорог и строительству объектов железнодорожного транспорта - филиала **открытого акционерного общества «РЖД»** (ДКРС-Иркутск) при приемке выполненных работ внесены заведомо недостоверные сведения об объемах произведенного строительства. В результате организации, осуществлявшей работы, излишне перечислены денежные средства на сумму свыше 3,5 млн рублей», - говорится в сообщении.

Как уточнили в прокуратуре, речь идет о строительстве двухпутной вставки на перегоне Сюльбан - Наледный.

Модернизация БАМа и Транссиба - один из крупнейших инфраструктурных проектов в РФ. Первый этап проекта предусматривает увеличение в 2021 году провозной способности магистралей в направлении морских портов и пограничных переходов Дальнего Востока до 144 млн тонн грузов. Реализация второго этапа развития Восточного полигона позволит увеличить пропускную способность магистралей до 180 млн тонн в год к 2024 году.

<https://tass.ru/proisshestiya/10876401>

### **ПРАЙМ; 2021.03.10; СК ВОЗБУДИЛ УГОЛОВНОЕ ДЕЛО ПОСЛЕ СХОДА С РЕЛЬСОВ 4 ВАГОНОВ С УГЛЕМ В САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ**

Следователи возбудили уголовное дело после схода четырех вагонов с углем в составе грузового поезда в Самарской области, сообщает в среду пресс-служба Приволжского следственного управления на транспорте СК РФ.

Ранее сообщалось, что вечером 8 марта на станции Правая Волга Куйбышевской железной дороги произошел сход четырех вагонов с углем в составе грузового поезда из 66 вагонов. Никто не пострадал. По информации Приволжской транспортной прокуратуры, три вагона сошли с рельсов колесной парой, четвертый опрокинулся, повреждены около 800 метров пути.

«Приволжским следственным управлением на транспорте СК России по факту схода с рельс 4 грузовых железнодорожных вагонов на станции Правая Волга возбуждено уголовное дело по признакам преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 263 УК РФ (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, повлекшее причинение крупного ущерба)», - говорится в сообщении.

Отмечается, что в результате происшествия филиалу «РЖД» - Куйбышевской железной дороге, а также собственникам сошедших с рельс вагонов был причинен ущерб на сумму более 1 миллиона рублей.

### **РОССИЙСКОЕ СУДОХОДСТВО; 2021.03.10; УЧАСТКИ ВВП ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ ПОД УПРАВЛЕНИЕ ЕДИНОМУ ОПЕРАТОРУ НЕОБХОДИМО ВЫДЕЛЯТЬ ПОЭТАПНО - МИНТРАНС**

Участки внутренних водных путей (ВВП) России под управление единому оператору необходимо выделять поэтапно. Об этом в ходе Четвертого Конгресса «Гидротехнические сооружения и дноуглубление», организованного медиа-группой «ПортНьюс» в Москве, сообщил заместитель министра транспорта России Александр Пошивай.

По его словам, потенциально речь идет примерно о половине протяженности внутренних водных путей, которые потенциально и постепенно могут быть переданы для администрирования единому оператору. Его задачей станет обеспечение привлекательных условий для коммерческого судоходства.

Проработка этого вопроса Минтрансом уже ведется.

При этом Александр Пошивай подчеркнул, что ответственный за развитие ВВП уже есть и им является Росморречфлот. Речь идет лишь о необходимости придания большей динамики развитию перевозок речным транспортом.

Комментируя планы взимания сбора на некоторых участках ВВП, замминистра отметил, что речь не идет о дополнительной финансовой нагрузке на судовладельцев, поскольку сбор предполагается взимать с той дополнительной прибыли, которую они получают благодаря увеличению глубин и соответственно росту загрузки их судов.

<https://rus-shipping.ru/ru/infstruct/news/?id=43645>

### **ИНТЕРФАКС; 2021.03.10; МИНТРАНС РФ НЕ ИСКЛЮЧАЕТ В БУДУЩЕМ ПРИМЕНЕНИЯ ИНВЕСТСБОРА В ПОРТАХ НА АКВАТОРИИ СЕВМОРПУТИ**

Минтранс РФ при полном развитии Северного морского пути видит возможность взимания нового инвестиционного сбора в морских портах, расположенных на его акватории, сообщил заместитель министра транспорта Александр Пошивай.

«В обозримом будущем – 3-5 лет – мы пока не планируем его (инвестсбор – ИФ) рассматривать на Севморпути. Но я абсолютно убежден, что когда Севморпуть получит полное развитие, конечно, мы к нему прибегнем», – сказал он в ходе конференции «Гидротехнические сооружения и дноуглубление».

Генеральный директор ФГУП «Росморпорт» Александр Смирнов в ходе конференции напомнил, что предприятие с начала марта начало взимать инвестиционный сбор в 13 российских портах. По его словам, на 9 марта «Росморпорт» выставил судовладельцам счета по инвестсбору на общую сумму около 100 млн рублей.

В перечень портов, где взимается инвестсбор, включены Большой порт Санкт-Петербург, Приморск, Усть-Луга, Высоцк, Восточный, Находка, Новороссийск, Туапсе, Владивосток, Ванино, Де-Кастри, Пригородное и Мурманск.

Инвестсбор на строительство и реконструкцию объектов инфраструктуры морских портов взимается с судовладельцев грузовых судов заграничного плавания, в том числе линейных, за исключением паромов. Размер сбора составляет 12,31 руб. за регистровую тонну валовой вместимости судна. В 2021 году «Росморпорт» ожидает порядка 4,5 млрд рублей поступлений от инвестсбора.

### **ИНТЕРФАКС; 2021.03.10; РОСМОРРЕЧФЛОТ К ЛЕТУ ВЫБЕРЕТ ВЕРФЬ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА 4 ЗЕМСНАРЯДОВ, ПЛАНИРУЕТ ОБНОВЛЯТЬ ТЕХНИЧЕСКИЙ ФЛОТ**

Федеральное агентство морского и речного транспорта РФ до конца мая рассчитывает выбрать верфь по строительству четырех дноуглубительных судов, планирует обновление

технического флота для развития внутренних водных путей, сообщил заместитель руководителя Росморречфлота Константин Анисимов.

«На период 2021 – 2024 годов «Речводпуть» (структура Росморречфлота) планирует строительство 4 единиц землесосов производительностью 700 кубометров в час. В настоящее время подготовлена документация открытого конкурса, проведение конкурсной процедуры и заключение контракта с подрядчиком запланировано не позднее 1 июня 2021 года», – сказал Анисимов в ходе конференции «Гидротехнические сооружения и дноуглубление».

В рамках комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ) до 2024 года планируется обновление технического флота. «Запланировано строительство 101 единицы флота, из них 8 земснарядов, 54 единицы обстановочного флота, 27 промерных судов, а также по 6 технических и экологических судов», – сказал Анисимов.

Кроме того, Росморречфлот ведет переговоры с судостроительными заводами по строительству мелкосидящих земснарядов сборно-разборного типа. Потребность администраций речных бассейнов в данном типе земснарядов составляет от 10 до 15 судов, добавил он.

По словам Анисимова, Росморречфлот предложил включить строительство дноуглубительного и вспомогательного флота в нацпроект по водному транспорту. «В рамках формируемого национального проекта по развитию внутренних водных путей с 2025 по 2030 год мы планируем построить еще 150 -200 единиц флота, в том числе до 50 земснарядов, которые позволят поддерживать внутренние водные пути в хорошем состоянии и развивать их дальше, чтобы увеличивать перевозки грузов и пассажиров», – сказал замглавы Росморречфлота.

### **ИНТЕРФАКС; 2021.03.10; РОСМОРРЕЧФЛОТ СОХРАНЯЕТ СРОКИ ДНОУГЛУБЛЕНИЯ СПГ-ТЕРМИНАЛА НА КАМЧАТКЕ, СТОИМОСТЬ РАБОТ ВЫРОСЛА ПОЧТИ ВДВОЕ**

Федеральное агентство морского и речного транспорта сохраняет сроки проведения дноуглубительных работ для терминала «НОВАТЭКа» (МОЕХ: NVTK) по перевалке сжиженного природного газа (СПГ) в бухте Бечевинская на Камчатке, после корректировки проекта стоимость работ выросла до 19 млрд рублей.

«Изначально смета на строительство подходного канала была чуть больше 10 млрд рублей. После того как провели первые торги стало понятно, что предложения порядка 6 компаний превышают (стоимость проекта – ИФ) в 1,7 или в 2 раза. После перепроектирования сейчас (стоимость работ составляет – ИФ) чуть больше, чем 19 млрд (руб.)», – сообщил заместитель руководителя Росморречфлота Захарий Джигоев в ходе конференции «Гидротехнические сооружения и дноуглубление».

Срок реализации проекта в том графике, в котором он был изначально намечен, является критичным, этот момент был учтен, сдвига по срокам в скорректированном проекте нет, добавил Джигоев.

«Мы сейчас проводим определенные бюджетные процедуры, потому что необходимо внести в программные документы эти изменения, придерживаемся производственных планов. Кроме того, у нас есть поручение председателя правительства РФ, которое регламентирует определенную этапность работ, чтобы мы смогли заключить контракт не позднее второго квартала 2021 года. Мы рассчитываем в ближайшее время выходить на конкурсные процедуры», – отметил Джигоев.

По его словам, в скорректированный проект были внесены изменения с учетом специфики таких работ в регионе, изменения также коснулись типа грунтов и техники, которая может применяться при проведении дноуглубительных работ.

Главгосэкспертиза в начале марта одобрила скорректированный проект дноуглубления СПГ-терминала в бухте Бечевинская на Камчатке.

В прошлом году у «Росморпорта» (подведомственное **Росморречфлоту**) возникли проблемы с поиском подрядчика на проведение дноуглубления СПГ-терминала в Камчатском крае из-за высокой стоимости запрашиваемых подрядчиком средств. Предприятие проводило новую ценовую экспертизу проекта и рассчитывало в начале марта 2021 года объявить повторный конкурс на проведение дноуглубительных работ для терминала.

Как сообщалось, грузооборот терминала составит порядка 22 млн тонн СПГ в год с возможностью принимать 657 судов-газовозов в год. Суда-газовозы ледового класса будут доставлять СПГ с месторождений Ямала в бухту Бечевинская, где газ будет перегружаться на обычные суда-газовозы и отправляться потребителям Азиатско-Тихоокеанского региона.

Инвестиции в строительство СПГ-терминала на Камчатке оцениваются в 108 млрд рублей. При этом частные инвестиции (в строительство плавучих хранилищ и объектов береговой инфраструктуры) оцениваются в 69,5 млрд рублей, бюджетные (в подходной канал и объекты безопасности мореплавания) – в 38,5 млрд рублей.

### **ПРАЙМ; 2021.03.10; «РОСМОРПОРТ» ЗА ПЕРВУЮ НЕДЕЛЮ ДЕЙСТВИЯ ИНВЕСТСБОРА ВЫСТАВИЛ СЧЕТОВ НА 100 МЛН РУБ**

ФГУП «Росморпорт» в первую неделю действия инвестиционного сбора (со 2 марта) выставило иностранным судовладельцам счетов на сумму около 100 миллионов рублей, сообщил гендиректор ФГУП «Росморпорт» Александр Смирнов.

**«Действительно, со 2 марта ФГУП «Росморпорт» начало взимать инвестсбор в 13 портах, определенных приказом Минтранса № 387. По состоянию на 9 марта выставлено счетов по ИПС (инвестиционному портовому сбору - ред.) на сумму около 100 миллионов рублей»,** - сказал Смирнов в ходе международного конгресса «Гидротехнические сооружения и дноуглубление».

Речь идет о портах Санкт-Петербург, Ванино, Владивосток, Восточный, Высоцк, Де-Кастри, Мурманск, Находка, Новороссийск, Пригородное, Приморск, Туапсе и Усть-Луга. «Росморпорт» выполняет работы на портовых объектах инфраструктуры, а также взимает портовые сборы. Предприятию принадлежит порядка 2,5 тысячи объектов недвижимости, среди которых гидротехнические сооружения.

Инвестиционный портовый сбор взимается с судов заграничного плавания. Его размер определяется по согласованию с Федеральной антимонопольной службой. Сбор не взимается с судов, заходящих в порт без осуществления операций с грузами и обслуживания пассажиров, а также с транзитных и судов, повторно заходящих в порт после выхода из него по решению капитана порта или для девиационных работ.

Согласно приказу **Минтранса**, объем инвестиционного портового сбора в российских портах в 2021-2023 годах должен составить 18,652 миллиарда рублей (в 2021 году - 5,1 миллиарда рублей, в 2022 - 6,3 миллиарда, в 2023 - 7,2 миллиарда рублей).

По словам главы «Росморпорта», проблем с оплатой счетов нет. **«В настоящее время на предприятии ведется ежедневный мониторинг выставленных и оплаченных счетов. На сегодняшний день проблем с оплатой счетов нет. Поступают запросы агентов и потребителей услуг, на все обращения предприятие отвечает оперативно и подробно»,** - рассказал Смирнов.

### **ИНТЕРФАКС; 2021.03.10; ГЛАВА МИНВОСТОКРАЗВИТИЯ ПРЕДЛОЖИЛ ВВЕСТИ ЭКОСБОР В УГОЛЬНЫХ ПОРТАХ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА, НОВАК ПОПРОСИЛ НЕ СПЕШИТЬ**

Министр по развитию Дальнего Востока и Арктики Алексей Чекунков предложил создать фонд для развития экологического туризма на Дальнем Востоке за счет введения экологического сбора на погрузку угля в портах.

«Мы предлагаем сформировать целевой фонд экологического туризма на Дальнем Востоке. В качестве финансового источника возможно было бы рассмотреть целевой сбор на погрузку угля в портах Дальневосточного федерального округа в размере, например, 25 рублей за тонну», – сообщил Чекунков в ходе совещания **президента РФ Владимира Путина** с членами правительства в среду.

«Данный сбор можно собирать с судовладельцев, большинство из которых ходит под иностранным флагом, он составит всего около 1% от маржи угольного бизнеса», – уточнил он.

«Данная мера обеспечит поддержку в сфере экологического туризма в объеме более 2,5 млрд рублей в год и принесет дополнительный доход занятым в туризме дальневосточникам, мимо которых ежегодно в порты едет 100 млн тонн (угля)», – добавил Чекунков.

**Вице-премьер РФ Александр Новак** попросил дополнительно обсудить предложение по введению нового сбора, отметив, что на последних совещаниях по развитию угольной отрасли и инфраструктуры вопрос увеличения портовых сборов не обсуждался. «Мы бы просили сейчас не принимать решения, дополнительно (вопрос – ИФ) обсудим, если это возможно», – предложил Новак.

«Конечно. Разумеется, такие вещи надо обсуждать. Согласен здесь», – сказал президент.

### **ТАСС; 2021.03.11; ТРАНСПОРТНАЯ ПРОКУРАТУРА КАМЧАТКИ НАСТАИВАЕТ НА ПОДЪЕМЕ СУДНА СО ДНА АВАЧИНСКОЙ БУХТЫ**

Камчатская транспортная прокуратура обязала АО «Судоремсервис» поднять со дна Авачинской бухты затонувшее в феврале судно, которое загрязняет окружающую среду. Об этом сообщается на сайте ведомства.

Установлено, что, вопреки требованиям Кодекса торгового мореплавания РФ, судовладелец эксплуатировал судно «Плавдок-34» без освидетельствования его технического состояния Российским морским регистром судоходства и не имея документов, подтверждающих исправное состояние дока.

«АО «Судоремсервис», в нарушение договора водопользования, не обеспечило своевременного выполнения мероприятий по предупреждению аварийной ситуации на водном объекте, в результате чего затонувший 5 февраля 2021 года плавучий док является источником загрязнения водного объекта. В целях устранения нарушений закона транспортной прокуратурой внесено представление генеральному директору АО «Судоремсервис», которое находится на рассмотрении», – говорится в сообщении.

Также в отношении судоремонтной компании и должностного лица возбуждены дела об административных правонарушениях за несоблюдение требований технического регламента и нарушение условий водопользования.

<https://tass.ru/obschestvo/10876471>