



Ежедневный мониторинг СМИ

15 МАРТА 2021

СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2021.03.12; ТРАНСПОРТНАЯ СТРАТЕГИЯ РФ ДО 2030 Г. ДОЛЖНА ОПРЕДЕЛЯТЬ ПОДХОДЫ К ТАРИФАМ	3
РОССИЯ 1 ВЕСТИ В 20:00; СТОИМОСТЬ ОБЪЕЗДНОЙ ТРАССЫ И ВТОРОГО МОСТА В КОСТРОМЕ СОСТАВИТ ОКОЛО 40 МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ	3
МТРК МИР БЕЛАРУСЬ; 2021.03.14; ПРОЩАНИЕ В ПОРТУ: ПОЧЕМУ БЕЛАРУСЬ ПЕРЕНАПРАВИЛА ГРУЗОПОТОКИ ИЗ ПРИБАЛТИКИ В РОССИЮ	4
РОССИЯ 1 ВЕСТИ НЕДЕЛИ В 20:00; СЕРГЕЙ ЗЕНИН; 2021.03.14; ЗНАЧИМЫЙ РОССИЙСКИЙ ПРОЕКТ: ВОПРОКИ И ДАЖЕ БЛАГОДАРЯ САНКЦИЯМ	5
КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2021.03.12; РОСАВИАЦИЯ ХОЧЕТ ЗАПРЕТИТЬ РЕГИСТРАЦИЮ САМОЛЕТОВ ВНЕ РОССИИ С 2023 ГОДА; С ЭТОГО ЖЕ ГОДА НАЧИНАЕТ ВЗИМАТЬСЯ НДС ЗА ВВОЗ ИНОСТРАННЫХ САМОЛЕТОВ БЕЗ ГОСРЕГИСТРА	7
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.03.15; ПАССАЖИРОВ ПРОСЯТ НЕ БЕСПОКОИТЬСЯ; РОСАВИАЦИЯ НЕ НАШЛА ПРИЗНАКОВ БАНКРОТСТВА У АВИАКОМПАНИЙ	9
КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.03.12; АВТОТРАССЫ ЗОВУТ К БАРЬЕРУ; МИНТРАНС ИЩЕТ ДЕШЕВЫЕ СПОСОБЫ УСТАНОВКИ РАЗДЕЛИТЕЛЕЙ НА ДОРОГАХ	10
КОММЕРСАНТЬ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2021.03.15; «ПЕТР ВЕЛИКИЙ» ПРИБУДЕТ К ЮБИЛЕЮ; КРУИЗНОЕ СУДНО БУДЕТ СДАНО В 2022 ГОДУ	11
РБК; НАДЕЖДА БУДРИНА; 2021.03.12; ТРАНЗИТ БЕЗ ПРОВОЛОЧЕК. БИЗНЕС ПРЕДЛАГАЕТ ПЕРЕНЯТЬ ОПЫТ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА	12
РБК; ПЕТР КАНАЕВ, ИВАН ТКАЧЁВ, АННА ГАЛЬЧЕВА; 2021.03.15; ВЛАСТИ ПРЕДЛОЖИЛИ ВВЕСТИ «КЕШБЭК ДЛЯ ИНВЕСТОРОВ»	14
ИЗВЕСТИЯ; МАРИЯ ВАСИЛЬЕВА, НАТАЛИЯ ПОРТЯКОВА; 2021.03.15; В СПИСКАХ КТО ЗНАЧИТСЯ: КАК В МИРЕ ВНЕДРЯЮТ ПАСПОРТА ВАКЦИНАЦИИ; СТРАНЫ НАДЕЮТСЯ ВОЗОБНОВИТЬ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПУТЕШЕСТВИЯ, НО СКЕПСИС ПОКА ПЕРЕВЕШИВАЕТ	17
ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2021.03.12; ПРОТИВ ТЕРРОРИЗМА И ЭКСТРЕМИЗМА; В МОСКВЕ ОБСУДИЛИ ПРАВОВОЙ И ТЕХНИЧЕСКИЙ ПОТЕНЦИАЛ ДЛЯ БОРЬБЫ С УГРОЗАМИ ТРАНСПОРТНОМУ КОМПЛЕКСУ	19
7 КАНАЛ КРАСНОЯРСК; 2021.03.12; ТРАНСПОРТНУЮ ДОСТУПНОСТЬ СЕВЕРА КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ ОБЕСПЕЧИТ КОНСОРЦИУМ ДВУХ АВИАКОМПАНИЙ	21
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.03.12; РОСАВИАЦИЯ ДОСТИГЛА ПЛАНОВЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ГОСПРОГРАММЫ ЗА 2020 ГОД	21
ТАСС; 2021.03.12; РОССИЙСКИМ АВИАКОМПАНИЯМ ПЛАНИРУЮТ ЗАПРЕТИТЬ РЕГИСТРАЦИЮ САМОЛЕТОВ ЗА РУБЕЖОМ	22
РИА НОВОСТИ; 2021.03.12; РОСАВИАЦИЯ НЕ НАШЛА ПРИЗНАКОВ БАНКРОТСТВ У РОССИЙСКИХ АВИАКОМПАНИЙ	23
РБК; ДЗЯДКО ТИМОФЕЙ, ПОЛЯКОВА ВИКТОРИЯ; 2021.03.12; РОСАВИАЦИЯ СРАВНИЛА ЧИСЛО УВОЛЕННЫХ В ПАНДЕМИЮ ПИЛОТОВ В РОССИИ И МИРЕ	24

РБК; ДЗЯДКО ТИМОФЕЙ; 2021.03.12; ГЛАВА РОСАВИАЦИИ ОБЪЯСНИЛ ПРИЧИНЫ ЗАДЕРЖКИ СЕРТИФИКАЦИИ BOEING 737 MAX.....	24
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.03.12; В АСТРАХАНИ ОТРЕМОНТИРУЮТ ДОРОГИ НА ДЕСЯТИ УЛИЦАХ В 2021 ГОДУ	25
REGNUM; 2021.03.12; В ПРИКАМЬЕ НА СЭКОНОМЛЕННЫЕ СРЕДСТВА ОТРЕМОНТИРУЮТ ЕЩЕ ПОЧТИ 12 КМ ДОРОГ	26
REGNUM; 2021.03.12; В ЯРОСЛАВЛЕ НАЗВАЛИ СПИСОК ДОРОГ ДЛЯ РЕМОНТА В 2021 ГОДУ	26
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.03.13; В ПРИКАМЬЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ 11 КМ ДОРОГ И УСТАНОВЯТ НОВЫЕ СВЕТОФОРЫ	27
ФЕДЕРАЛ ПРЕСС; 2021.03.13; ДОРОГИ В НИЖЕГОРОДСКОЙ ДЕРЕВНЕ КАМЕННОЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ ЗА 21,2 МЛН РУБЛЕЙ.....	27
ПРАЙМ; 2021.03.12; НАЗВАНЫ ГЛАВНЫЕ ПРЕТЕНДЕНТЫ НА ПОЛУЧЕНИЕ СРЕДСТВ ИЗ ФНБ	28
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИЯ НАБИРКИНА; 2021.03.12; БОЛЕЕ 500 СТУДЕНТОВ ПОПАДУТ НА СТАЖИРОВКИ В ВЕДУЩИЕ КОМПАНИИ СТРАНЫ	29
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2021.03.12; МОСКОВСКИЕ ВУЗЫ ОБУЧАТ СТОЛИЧНЫХ ШКОЛЬНИКОВ ОРАТОРСКОМУ ИСКУССТВУ И МАТЕМАТИЧЕСКОМУ ДОМИНО	30
ТАСС; 2021.03.12; ОБЪЯВЛЕН КОНКУРС НА СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО ЭТАПА ВОСТОЧНОГО ОБХОДА НОВОСИБИРСКА.....	30
REGNUM; 2021.03.12; НА ДОСТРОЙКУ ОБЪЕЗДНОЙ ДОРОГИ ЧУВАШИЯ ХОЧЕТ ПРИВЛЕЧЬ ФЕДЕРАЛЬНЫЕ СРЕДСТВА.....	31
REGNUM; 2021.03.12; КУРСКИЙ ТРАМВАЙ БУДЕТ ЖИТЬ	31
ИНТЕРФАКС; 2021.03.12; МИНТРАНС ПОРУЧИЛ ПРОВЕСТИ МАССОВУЮ ВАКЦИНАЦИЮ АВИАПЕРСОНАЛА ОТ COVID.....	32
ТАСС; 2021.03.15; СУД В ПРИМОРЬЕ ВЗЫСКАЛ С КРАЕВОГО ПРЕДПРИЯТИЯ ПОЧТИ 5 МЛН РУБЛЕЙ В ПОЛЬЗУ АК «АВРОРА»	33
КОММЕРСАНТЬ С-ПЕТЕРБУРГ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2021.03.15; ПЕТЕРБУРЖЦЫ ПЛАНИРУЮТ ОТПУСКА ВНУТРИ СТРАНЫ; АБСОЛЮТНОЕ БОЛЬШИНСТВО АВИАБИЛЕТОВ НА МАЙ И ЛЕТО ЗАБРОНИРОВАНО НА РОССИЙСКИХ ЛИНИЯХ.....	33
ТАСС; 2021.03.12; РЖД НАДЕЮТСЯ НА ВОЗОБНОВЛЕНИЕ Ж/Д СООБЩЕНИЯ С ДРУГИМИ СТРАНАМИ В БЛИЖАЙШЕМ БУДУЩЕМ.....	34
ТАСС; 2021.03.12; СТРОИТЕЛЬСТВО ЗАХОДОВ МАГИСТРАЛИ МОСКВА – ПЕТЕРБУРГ НАЧНЕТСЯ В 2022 ГОДУ	35
ТАСС; 2021.03.12; КРУГЛОГОДИЧНЫЕ ТУРПОЕЗДА В ВЕЛИКИЙ УСТЮГ МОГУТ ЗАПУСТИТЬ УЖЕ ЭТОЙ ВЕСНОЙ.....	35
ПРАЙМ; 2021.03.12; «РЖД ЛОГИСТИКА» И «ОТЛК ЕРА» НАЛАДИЛИ РЕГУЛЯРНЫЙ ТРАНЗИТ САНКЦИОНКИ ИЗ ЕС В КИТАЙ	36
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АНАСТАСИЯ КАМЗОЛОВА; 2021.03.12; В МОСКВЕ ВОЗВОДИТСЯ ОДИН ИЗ ЛУЧШИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВОКЗАЛОВ ЕВРОПЫ	37
ПРАЙМ; 2021.03.12; ЗАММИНИСТРА ТРАНСПОРТА РФ ПОШИВАЙ СМЕНИЛ ЦВЕТКОВА В СОВЕТЕ ДИРЕКТОРОВ НМТП.....	38
ТАСС; 2021.03.13; СПЕЦИАЛИСТЫ МОРСПАССЛУЖБЫ ПЕРЕДАЛИ ВЛАДЕЛЬЦУ СУДНО, ГОРЕВШЕЕ В ЯПОНСКОМ МОРЕ.....	39

ПУБЛИКАЦИИ

ТАСС; 2021.03.12; ТРАНСПОРТНАЯ СТРАТЕГИЯ РФ ДО 2030 Г. ДОЛЖНА ОПРЕДЕЛЯТЬ ПОДХОДЫ К ТАРИФАМ

Стратегия развития транспорта РФ до 2030 года должна определять правила работы транспортной системы, в том числе подходы к формированию тарифов. Об этом сообщили журналистам в секретариате **первого вице-премьера Андрея Белоусова** по итогам заседания президиума Правительственной комиссии по транспорту.

«Транспортная стратегия – это важнейший документ, который должен интегрировать представления о пространственном развитии, экономической активности, перспективных транзитных потоках с планами по развитию опорных транспортных сетей. Должны быть определены принципы, правила работы транспортной системы, в том числе подходы к формированию тарифов, а также развитие важнейших обеспечивающих систем», – сообщили в секретариате **первого вице-премьера**.

Как отметили в секретариате **Андрея Белоусова**, в ходе заседания президиума обсуждались основные принципы разработки транспортной стратегии РФ до 2030 года с прогнозом до 2035 года. По результатам обсуждения принято решение утвердить базовую структуру стратегии на основании технического задания **Минтранса** и продолжить работу по ее подготовке.

В заседании приняли участие **министр транспорта Виталий Савельев**, мэр Москвы Сергей Собянин, губернатор Московской области Андрей Воробьев, представители федеральных органов исполнительной власти, компаний транспортного комплекса.

РОССИЯ 1 ВЕСТИ В 20:00; СТОИМОСТЬ ОБЪЕЗДНОЙ ТРАССЫ И ВТОРОГО МОСТА В КОСТРОМЕ СОСТАВИТ ОКОЛО 40 МИЛЛИАРДОВ РУБЛЕЙ

Министерство транспорта России готово помогать костромичам в решении и других вопросов с дорогами региона. Финансирование объезда Костромы и второго моста через Волгу в Костроме стало главной темой встречи губернатора Сергея Ситникова и **министра транспорта России Виталия Савельева**. Она прошла накануне в Москве, в ней принял участие также вице-спикер Совета Федерации, сенатор от Костромской области Николай Журавлев. На встрече обсудили также вопросы передачи еще одной областной трассы в федеральное ведение и возможность выделения средств на дополнительные дорожные ремонты, передает ГТРК «Кострома».

Встреча Сергея Ситникова с **министром Виталием Савельевым** началась с обсуждения главной темы – строительства обхода Костромы и второго моста через Волгу. Это почти 33 км. По проекту скоростная трасса начнется у деревни Зарубино Костромского района. Пересекая Нерехтское, Ивановское и Красносельское направления, выйдет на трассу Кострома-Шарья-Киров-Пермь в районе деревни Пустошки. Пропускная способность – до 18 тысяч автомобилей в сутки. Это позволит на треть сократить трафик через Кострому.

Подготовка документов к строительству началась еще в прошлом году. Ее проводит структура **Росавтодора** – Упрдор «Холмогоры».

«На сегодняшний день проект обоснования инвестиций находится на завершающей стадии. Как только все технические условия будут получены, мы заходим в главгосэкспертизу, получаем положительное заключение и после этого мы можем заявить объект на строительно-монтажные работы. Надеемся, что начало работам будет положено в 2022 году. Конечно, большую роль сыграла администрация области, чтобы проект двигался, не стоял на месте», рассказал главный инженер Упрдор «Холмогоры» Павел Кудряшов.

Перед началом работ необходимо провести торги, говорят дорожники, выбрать подрядчиков и получить финансирование из федерального бюджета. Стоимость объездной трассы и второго моста составит около 40 миллиардов рублей. Эти средства планируют заложить при формировании бюджета страны на 2022 год.

«Первое и самое важное – в ходе встречи на нашу просьбу ускорить строительство обхода было заявлено, что деньги на строительство обхода Костромы и второго моста через реку Волга предусмотрены... Это очень хорошая новость. То есть мы в следующем году уже увидим первые шаги по строительству обхода вокруг города Костромы», – рассказал губернатор Костромской области Сергей Ситников.

Говорили на встрече также о передаче в федеральное ведение областной трассы Буй-Галич-Нея-Мантурово. А также про дополнительное финансирование ремонта дорог Костромы. Оно может быть получено в течение года. По словам Сергея Ситникова, желание помогать области в решении этих вопросов у **министерства транспорта** есть.

<https://www.vesti.ru/article/2535863>

<https://gtrk-kostroma.ru/news/stoimost-obezdnoy-trassy-i-vtorogo-mosta-v-kostrome-sostavit-okolo-40-milliardov-rublej/>

МТРК МИР БЕЛАРУСЬ; 2021.03.14; ПРОЩАНИЕ В ПОРТУ: ПОЧЕМУ БЕЛАРУСЬ ПЕРЕНАПРАВИЛА ГРУЗОПОТОКИ ИЗ ПРИБАЛТИКИ В РОССИЮ

30% бюджета Литвы формируют грузопотоки Беларуси, напомнил Александр Лукашенко. Прибалтийские морские порты вынуждены подсчитывать убытки. В начале марта Беларусь перенаправила свои вагоны с нефтепродуктами в российские гавани: в Усть-Лугу и в Санкт-Петербург. И тут в Литве и Латвии поняли: санкции, которые они ввели против Минска, больно ударили по их собственной экономике, передает корреспондент телеканала «МИР 24» Екатерина Михайлинская.

Первый состав с белорусским бензином в российском порту Усть-Луга. Следом мазут из Мозыря – в Санкт-Петербург. Груз общим весом 10 тысяч тонн, и это только начало.

«В 2021 году мы принимаем 3,5 млн тонн и как минимум до двух миллионов тонн экспортных грузов Республики Беларусь. В 2022 году мы перерабатываем 3,2 млн тонн грузов. В 2023 году 3,1 млн тонн грузов», – перечислил грузоперевозки **министр транспорта Российской Федерации Виталий Савельев.**

Каждый год Беларусь продает около 10 миллионов тонн нефтепродуктов. Крупнейшие покупатели – Великобритания, Украина, Нидерланды, Польша. Есть поставки и в страны дальнего зарубежья – в Азию, Африку, Латинскую Америку. Больше половины общего объема, 6 миллионов тонн, раньше попадали к покупателям через балтийские порты. По железной дороге из Мозыря и Новополоцка в Клайпеду, Вентспилс и Ригу, а дальше по морю. Но в экономику вмешалась политика и европейские санкции.

«Я поручил правительству внести предложение о переориентации всех торговых потоков с портов Литвы на другие. Вот мы и посмотрим, как они будут жить. 30% литовского бюджета формируют наши грузопотоки через Литву. Что еще надо? Думали, что нас можно склонить, танками поугаать, ракетами. Посмотрим, кто еще кого поугаает», – заявил президент Беларуси Александр Лукашенко.

Так Беларусь совершила транзитный поворот с запада на север. Грузы решено перенаправить в Усть-Лугу и Санкт-Петербург. Маршрут хоть и длиннее на 200 километров, но российская железная дорога предложила скидку.

«Мы не терпим никаких убытков. Достигнута договоренность о том, что перевалки наших продуктов, товаров пойдут через Усть-Лугу. Мы не теряем здесь ничего по сравнению с перевалкой наших грузов через Клайпеду», – сказал министр иностранных дел Республики Беларусь Владимир Макей.

России такой транзит тоже на руку. Порт в Усть-Луге должен стать крупнейшим торговым хабом на Балтике. Строить его начали летом 2019-го. Он может принять до 25 миллионов тонн грузов в год. Причем самых разных – наливных, сыпучих, автотехнику.

«Перспективы по этому направлению мы строим достаточно большие. Думаю, что питерское направление будет работать эффективно», – уверен официальный представитель концерна «Белнефтехим» Александр Тищенко.

Это ответ Союзного государства за санкции Прибалтики против Беларуси. Договор рассчитан на три года с возможностью автоматического продления. Объемы рассчитывают увеличить. По опробованному маршруту скоро могут пойти и другие грузы. Например, калий. Его Беларусь каждый год продает около 10 миллионов тонн. А еще белорусский лес, комбайны, тракторы и другую технику.

<http://by.mir24.tv/news/108881>

РОССИЯ 1 ВЕСТИ НЕДЕЛИ В 20:00; СЕРГЕЙ ЗЕНИН; 2021.03.14; ЗНАЧИМЫЙ РОССИЙСКИЙ ПРОЕКТ: ВОПРОКИ И ДАЖЕ БЛАГОДАря САНКЦИЯМ

11 марта на совещании по инвестициям с участием крупных предпринимателей **Путин** обрисовал обстановку, в которой приходится работать, так: «Один из первых выступающих сказал, что мы в прошлом году действовали в условиях абсолютной неопределенности. Мы видим, чего происходит, допустим, за океаном. Но вот часть лиц, которые совершили прогулку в Конгресс США, 150 человек арестованы, и им грозит тюремное заключение от 15 до 25 лет. Закончатся там все эти внутренние противоречия или нет, мы не знаем. Мы на самом деле хотим, чтобы закончились. Потому что мы заинтересованы в стабильных отношениях со всеми нами основными партнерами. А внутренние разборки не дают возможности по внутривнутриполитическим соображениям наладить такую стабильность в наших межгосударственных отношениях. В этой связи как будут развиваться отношения ведущие экономики мира со своими основными партнерами и конкурентами и в Азии, и в Европе, мы с вами знаем, можем об этом сказать совершенно определенно? Нет, не можем. Ну, невозможно. Поэтому я давно уже говорил примерно похожую мысль: лучше в дом, здесь спокойнее и надежнее. И мы со своей стороны будем делать все для того, чтобы и условия для этого были стабильными, надежными. И хотел бы повторить: нужно использовать благоприятные возможности, которые складываются для российских компаний на глобальных рынках. Для того, чтобы запускать проекты, значимые для целых отраслей, регионов, для всей нашей страны», – заявил **Владимир Путин**.

Один из таких значимых проектов – российский порт Усть-Луга. Туда уже перенаправляются грузы из Белоруссии, что раньше шли через порты Прибалтики, ведь нельзя одновременно вести себя недружественно и в то же время рассчитывать на партнерство в бизнесе.

Наш ближайший партнер Белоруссия ушла из портов стран Балтии. Бизнес любит стабильность, а постоянные намеки на возможное введение санкций заставили Минск искать гавань поспокойнее. В результате транзит белорусских нефтепродуктов пошел через Россию. Белорусы не потеряли и не пожалели.

Цистерны бензина с Мозырского НПЗ готовы к перегрузке в танкеры. Литве, через которую раньше проходил транзит, остается только считать убытки. Треть грузооборота порта Клайпеды ушла безвозвратно. Потеряют на транзите и железные дороги Литвы.

Гол в собственные ворота. Уход из портов для одной Латвии обернется потерями в полтора миллиарда евро в год. Это почти 20% доходной части бюджета.

Друзьям предложены хорошие условия.

«Россия все-таки предложила Белоруссии более коммерчески выгодную историю. За счет того, что **«Российские железные дороги»** дали скидку 50-процентную на

транспортировку нефтепродуктов. Соответственно, услуги по перевалке тоже оказались в этом плане более конкурентоспособными», – рассказал Константин Симонов, генеральный директор Фонда национальной энергетической безопасности.

Безопасность процесса доведена до совершенства. Это самая опасная часть терминала – здесь сливают бензин. Запрещены даже мобильные телефоны. Любая искра – и целый состав взлетит на воздух. В каждой бочке – 50 тонн горючего.

Первые партии белорусских нефтепродуктов уже отправлены. Это 3400 тонн бензина и 3600 тонн мазута. А дальше – по нарастающей. В 2021 году Россия примет 2 миллиона тонн экспортного груза Белоруссии. А до конца 2023 года почти 10 миллионов тонн пройдут через наши порты. Соглашение бессрочное.

«Мы готовы и сегодня, готовы были и вчера, готовы будем завтра переваливать белорусские грузы. Мы уже видим, что это даст нам возможность увеличить грузообороты наших портовых комплексов. Ленинградская область давно уже стала морскими воротами России – с тех пор, как мы достигли цифры перевалки объемов всех грузов 100 миллионов тонн. Сегодня мы стремимся уже к новой вершине – это 200 миллионов тонн грузов, которые должны переваливаться через портовые мощности», – отметил Александр Дрозденко, губернатор Ленинградской области.

«Все, что оставалось или было в транспортных компаниях прибалтийских, теперь будет в транспортных компаниях российских. Это рабочие места, это налоги и социальная инфраструктура. Те, кто будут на терминале жить и трудиться в этом регионе, будут жить с семьями. А это школы, садики, магазины, инфраструктура тех городов и поселков, которые находятся в границах Ленинградской области в непосредственной близости к порту Усть-Луга», – сказал Вячеслав Петренко, заместитель генерального директора грузовой компании.

В сторону порта Усть-Луги – вереница порожних самосвалов. Обратно 24 часа в сутки везут сотни кубометров грунта. Ровняют площадки под новое строительство. А где-то, наоборот, подсыпают. Отвоевывают территорию у моря.

«Сделано это было для того, чтобы крупнотоннажные танкеры приходили к нам в порт. Нам необходимо было выдержать глубину – 17,5 метра – чтобы приходили к нам танкера, общей вместимостью до 120 тысяч кубов. Здесь раньше была вода. Три четверти комплекса на данный момент – это насыпная территория», – пояснил Алексей Рогозин, заместитель главного инженера производства.

Самое масштабное освоение морской бухты за всю постсоветскую историю. Россия в 90-е осталась без сети глубоководных портов на Балтике. Огромные финансовые потери. Но теперь, двигаясь семимильными шагами, мы все это возвращаем. Терминалы в Усть-Луге, построенные с нуля, уже выходят на свои мощности. 8-е место в Европе. Это пока.

«У нас мощность комплекса суммарная – 6 миллионов тонн, но мы стараемся в рамках своей программы увеличить ее до 7 миллионов тонн. Это продукция, которая пойдет на экспорт, часть из нее – на внутренний рынок», – отметил Алексей Рогозин.

Речь идет только об одном терминале, а их в Усть-Луге уже 12.

«Всего за 2020 год на подконтрольных нам терминалах были перемещены 54 миллиона тонн нефти, нефтепродуктов и сжиженных углеводородных газов, в том числе 22 миллиона тонн сырой нефти, 31 миллион тонн нефтепродуктов и 1 миллион сжиженных углеводородных газов», – рассказал Николай Самсонов, начальник отдела специальных таможенных процедур.

Большой плюс – круглогодичная навигация. Лед пытается закрыть бухту только на один месяц в году. Но с ним легко справляются ледоколы. Продукция уходит на мировые рынки без задержек.

Мы вроде как в России, а вроде бы и не совсем. Это зона пограничного контроля и таможенного контроля тоже. А этот танкер – территория иностранного государства. Он

полностью заправлен российским продуктом, и в ближайшие часы отправится в порт назначения. И таких отсюда ежегодно уходит порядка трехсот.

Можно бесконечно долго смотреть на огонь, воду и работу крановщиков в порту Усть-Луги. Многотонный контейнер – с ювелирной точностью, совершенно бесшумно – как пушинку, перегружают на автомобильный прицеп.

Мы находимся в кабине портового крана на высоте 18 метров над землей. 50 миллионов тонн грузов были перегружены с помощью этих кранов только за год. Но порт постоянно развивается, и работы буквально с каждым днем становится больше.

Таможенный терминал оснащен современной техникой. Все сделано для максимальной оперативности. Для исключения простоев. Любой контейнер выборочно могут до винтика просветить за пару минут. Старые технологии никто не отменял. То, что не может сделать электроника, доверено опытным лабрадорам. Жози пришла сюда после службы в транспортной полиции. На ее счету восемь задержаний.

– Были попытки здесь нахулиганить? Контрабанда, например?

– Мы здесь как раз находимся для тех целей, чтобы предотвратить всяческие попытки провоза контрабандных товаров, – отметил Олег Поломов, исполняющий обязанности начальника Усть-Лужского таможенного поста.

– То есть сам факт вашего присутствия уже всех останавливает?

– Можно сказать и так.

А за безопасность периметра терминалов отвечает Росгвардия. Тысячи камер. Плюс патрулирование района 24 часа в сутки.

«Терминалы портового комплекса Усть-Луга обеспечены средствами тревожной сигнализации и выведены на пульт централизованного наблюдения Росгвардии. Реагирование осуществляет вооруженные экипированные сотрудники Росгвардии. В круглосуточном режиме. Обеспечить охрану такого комплекса имеющимися силами в настоящий момент возможно. Но руководство Росгвардии занимается как раз увеличением штатной численности», – заявил Даниил Сысоев, начальник межрайонного отдела вневедомственной охраны по Кингисеппскому, Сланцевскому и Волосовскому районам.

Полицейских сил потребуется больше, когда появятся райотделы. С вахтовым методом скоро будет покончено, в ближайшие годы для работников порта будет построен целый город на 40 тысяч жителей. Железная дорога уже практически готова. Из Санкт-Петербурга идет скоростная автомагистраль. И все это вопреки и благодаря западным санкциям.

<https://vesti7.ru/video/2277623/episode/14-03-2021/>

<https://www.vesti.ru/article/2536475>

<https://smotrim.ru/brand/5206>

КОММЕРСАНТЬ; ОЛЬГА НИКИТИНА; 2021.03.12; РОСАВИАЦИЯ ХОЧЕТ ЗАПРЕТИТЬ РЕГИСТРАЦИЮ САМОЛЕТОВ ВНЕ РОССИИ С 2023 ГОДА; С ЭТОГО ЖЕ ГОДА НАЧИНАЕТ ВЗИМАТЬСЯ НДС ЗА ВВОЗ ИНОСТРАННЫХ САМОЛЕТОВ БЕЗ ГОСРЕГИСТРА

Авиавласти России вновь вернулись к идее запрета регистрации воздушных судов в иностранном реестре: **Росавиация** предлагает ввести такую норму с 2023 года. Сейчас большая часть эксплуатируемых в РФ самолетов относятся к иностранным юрисдикциям. При этом традиционно вопрос упирался в поддержание летной годности самолетов: владельцы судов говорили о несоответствии российских правил стандартам других регуляторов, что в итоге ведет к падению остаточной стоимости. Именно до 2023 года действует и освобождение от НДС при ввозе иностранных самолетов без регистрации в России.

Росавиация предлагает запретить российским авиакомпаниям регистрировать самолеты в иностранных регистрах с 2023 года, сообщил в ходе состоявшейся 12 марта коллегии **Росавиации** ее глава **Александр Нерадько**. «**Росавиация считает целесообразным продолжить работу по стимулированию регистрации воздушных судов в государственном реестре гражданских воздушных судов РФ,**– рассказал он.– **В качестве завершающего этапа предполагается внести соответствующие изменения в ст. 33 Воздушного кодекса, исключив возможность регистрации в государственном реестре гражданских воздушных судов иностранного государства со вступлением в силу с фиксированного срока.**» Например, с 1 января 2023 года». **В Минтрансе вопросы “Ъ” перенаправили в Росавиацию,** “Ъ” направил запрос в агентство.

Всего в российском реестре сейчас 8,9 тыс. воздушных судов. Господин **Нерадько** отметил, что в 2020 году в него внесено 13 новых российских самолетов и 42 вертолета.

В основном воздушными судами владеют лизинговые компании, и именно владелец судна выбирает место регистрации. Чаще всего это Бермуды и Ирландия.

Иностранные юрисдикции выбирали и российские лизингодатели, а в российский реестр автоматически попадают только самолеты отечественного производства. По Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция) государства могут заключать соглашения, по которым основной контроль за летной годностью возложен на страну регистрации. Сертификат летной годности самолету дают в государстве регистрации.

Планы перевести эксплуатируемые в РФ иностранные самолеты в госреестр РФ обсуждаются уже несколько лет – **Александр Нерадько** отмечал, что ведомство предлагало принять решение о регистрации судов в России еще в 2015 году. В отрасли при этом традиционно говорят об отсутствии унифицированных и гармонизированных правил эксплуатации и поддержания летной годности.

Лизингодатели отдельно обеспокоены защитой прав собственности и неопределенностью с остаточной стоимостью самолета при его возврате лизингодателю. В частности, речь идет о несоответствии российских стандартов правилам, установленным ведущими регуляторами мира, такими как FAA (США) или EASA (Европа),– в итоге при последующей передаче судна в лизинг за рубеж это приведет к падению его рыночной стоимости.

Собеседники “Ъ” говорили, что перерегистрация актуальна только для старых самолетов с низкой остаточной стоимостью.

Помимо обсуждаемого прямого запрета иностранной регистрации, власти также стимулируют перевод самолетов в российский регистр. Например, с 2023 года освобождение от НДС при ввозе в Россию иностранных воздушных судов не будет осуществляться без обязательного условия их регистрации в российском реестре. Эти правила также затрагивают авиадвигатели, которые, как правило, являются отдельным предметом лизинга. Введение НДС существенно увеличит расходы авиакомпаний. «Если самолет стоит \$50 млн, авиакомпании придется заплатить в бюджет \$10 млн, перевозчики будут стремиться отбить свои расходы за счет роста цен на билеты»,– рассказывал “Ъ” источник в одной из авиакомпаний.

В случае если будут выполнены все мероприятия по «выравниванию» условий нахождения воздушных судов в российском и иностранных регистрах, то ущерба такой запрет не повлечет, говорит директор департамента по работе с крупнейшими клиентами АО «Сбербанк Лизинг» Павел Пискун: «Существует понятная последовательность шагов, позволяющая обеспечить такую гармонизацию. Они просто должны быть все, без исключения, выполнены».

Система поддержания летной годности (ПЛГ) воздушных судов иностранного производства в РФ имеет целый ряд недостатков, говорит гендиректор ГК «ВТБ Лизинг» Дмитрий Ивантер: «В первую очередь нормативно-правовая база системы ПЛГ должна

соответствовать используемым во всем мире стандартам ИКАО или системам стандартов ПЛГ FAA или EASA, потому что как рынок авиаперевозок, так и рынок воздушных судов – это глобальные интегрированные рынки, которые живут по определенным правилам». Он также отмечает, что постройка в реестр РФ для собственников судов иностранного производства на сегодня ведет как к снижению его рыночной стоимости на вторичном рынке относительно таких же самолетов в международном правовом поле – как следствие, убытки для собственника, которые не могут быть покрыты даже через значительное повышение лизинговых ставок, – так и к снижению ликвидности таких воздушных судов на вторичном рынке из-за того, что большинство потенциальных покупателей не рассматривают приобретение самолетов, не соответствующих вышеуказанным стандартам. В итоге, продолжает господин Ивантер, последнее тоже приведет к удорожанию стоимости лизинга и, следовательно, стоимости услуг для конечного потребителя.

Кроме того, если сейчас новые воздушные суда после окончания срока первого операционного лизинга могут быть проданы за рубежом, то их неликвидность приведет к тому, что они начнут наводнить внутренний рынок по низким ценам, «а это прямой путь к снижению качества услуги авиаперевозок на внутреннем рынке». Также среди последствий Дмитрий Ивантер выделяет рост размера операционных расходов авиакомпаний, так как для возможности соответствия технического состояния самолетов требованиям международных стандартов при регистрации в российском реестре, потребуется проведение целого ряда дополнительных работ и мероприятий. «Нужно сначала приводить российские стандарты в соответствие международным, а потом вводить такие ограничения. В противном случае подрывается конкурентоспособность российских компаний на международном рынке», – заключают в «ВТБ Лизинге».

<https://www.kommersant.ru/doc/4728615>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.03.15; ПАССАЖИРОВ ПРОСЯТ НЕ БЕСПОКОИТЬСЯ; РОСАВИАЦИЯ НЕ НАШЛА ПРИЗНАКОВ БАНКРОТСТВА У АВИАКОМПАНИЙ

Финансовое состояние российских авиакомпаний ухудшилось, но банкротиться никто не собирается, заявил **руководитель Росавиации Александр Нерадько**. Это значит, что пассажирам, по крайней мере, можно не беспокоиться о резком росте цен на авиабилеты. Хотя как-то компенсировать накопленные убытки перевозчикам придется.

По итогам 2020 года российские компании перевезли 69,2 млн пассажиров, общий пассажиропоток снизился на 46% по сравнению с показателями 2019 года, рассказал **Нерадько** на итоговой коллегии ведомства.

В итоге убытки авиакомпаний только за девять месяцев прошлого года превысили 102 млрд рублей, а это в три раза больше, чем было в благополучном 2019 году. Кстати, и тот год, даже несмотря на рекордный рост пассажиропотока, перевозчики закончили с убытками. Словом, финансовое бремя в отрасли растет.

Зарабатывают перевозчики на международных авиарейсах. Но сейчас регулярное авиасообщение восстановлено всего с 24 странами и то не в полном объеме. А внутренние рейсы едва позволяют покрывать расходы на их выполнение.

Тем не менее, несмотря на убытки, отрасль все равно продолжает работать достаточно устойчиво, заявил **Нерадько**. «**Не видим пока кого-то, кто хотел бы сейчас обанкротить какую-либо авиакомпанию или аэропорт**», – сказал он.

Лизинговой компании, предоставившей самолет авиаперевозчику, просто нет смысла его банкротить. Самолет потом все равно никто не возьмет, ведь объемы перевозок еще не восстановились.

Также вряд ли кто-то сам объявит себя банкротом, хотя финансово-экономическая ситуация у отдельных авиакомпаний незначительно ухудшилась, а кредиторская

задолженность выросла. Банкротство и уход с рынка кого-то из перевозчиков означал бы заметное сокращение предложения. Значит, цены на авиаперевозку сразу бы выросли. Поддержку авиаторам оказало государство. В 2020 году авиакомпаниям на субсидии было выделено 20,95 млрд рублей, деньги получили 46 перевозчиков. Еще 10,6 млрд рублей пошло на выплаты аэропортам, поддержкой воспользовались 108 воздушных гаваней по всей стране.

Эти средства предприятия отрасли направили преимущественно на выплату заработной платы сотрудникам. Как результат, квалифицированный персонал в основном удалось сохранить. На 1 января 2020 года в российских авиакомпаниях работали 14 800 пилотов, но и через год их было 14 600 человек.

Эффект господдержки ощутили также пассажиры, особенно в регионах. По маршрутам, минуя Москву, были перевезены 18,2 млн человек, хотя изначально планировали перевезти 9 млн. Доля межрегиональных регулярных авиарейсов в обход Москвы от общего количества внутренних регулярных маршрутов также превысила плановые показатели: 45,5% против 42%.

<https://rg.ru/2021/03/14/rosaviaciia-ne-nashla-priznakov-bankrotstva-u-aviakompanij.html>

КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.03.12; АВТОТРАССЫ ЗОВУТ К БАРЬЕРУ; МИНТРАНС ИЩЕТ ДЕШЕВЫЕ СПОСОБЫ УСТАНОВКИ РАЗДЕЛИТЕЛЕЙ НА ДОРОГАХ

Белый дом хочет оборудовать все четырехполосные трассы к 2024 году разделительными полосами и отбойниками. На уже построенных дорогах можно будет не ставить ограждений до капремонта, следует из проекта постановления правительства. В качестве исключения допускается установка дешевого тросового ограждения в узкую метровую разделительную полосу. Как считают эксперты, на Садовое кольцо и Кутузовский проспект в Москве планы правительства не распространяются: там отбойников все равно не появится.

Минтранс вносит изменения в правила классификации автодорог, проект постановления правительства размещен на regulation.gov.ru. Сегодня автомагистрали относятся к дорогам категории IA, скоростные автодороги – к категории IB, обычные автодороги – к категориям IB, II, III, IV и V.

Только дороги категории IA, IB, IB должны иметь разделительную полосу для установки ограждения.

Минтранс хочет сделать эту норму обязательной для трасс категорий II с четырьмя полосами.

Необходимость разделения потоков барьерами власти обсуждают много лет. В 2020 году произошло 11,7 тыс. аварий на встречной полосе, 3,7 тыс. человек погибли. Протяженность федеральных четырехполосных дорог всех категорий – 5,33 тыс. км, 79% из них, по данным **Росавтодора**, уже оборудовано разделительными ограждениями. По региональным трассам статистики нет.

В октябре 2020 года правительство утвердило «дорожную карту» по оснащению четырехполосных дорог разделителями: к концу 2021 года 40% всех четырехполосных дорог (федеральных, региональных, муниципальных) должно быть с ограждением, к концу 2024 года – 100%. В рамках этой карты и подготовлен проект постановления.

При этом планируются исключения из правила. Из проекта следует, что по умолчанию ширина разделительной полосы на четырехполосной дороге II категории должна быть 2 м, но может быть сужена до метра, если устанавливается тросовое ограждение.

Оборудовать километр федеральной дороги ограждением из композитных материалов стоит, по оценкам **Росавтодора**, 3,65 млн руб., тросовым – 4 млн руб., железобетонным – 10 млн руб.

Уже построенные трассы разрешат использовать вообще без разделительной полосы до капремонта или реконструкции. «Одномоментно» провести такие работы везде невозможно, пояснили “Ъ” в Росавтодоре, но при реконструкции и капремонте разделительная полоса с ограждением обязательно появится. Ежегодно 200–300 км четырехполосных дорог II категории ремонтируется капитально, добавляют в Росавтодоре.

Теперь у дорожников появится еще один бюджетный вариант установки тросового ограждения, считает член комитета Госдумы по транспорту Александр Васильев. Согласование капремонта и реконструкции, говорит он, это дорогая и длительная процедура, а постановление позволит одной только переразметкой и сужением полос выделять место под ограждение. Господин Васильев приводит в пример работу Росавтодора в Московской области, где даже небольшое расширение дороги обходиться бюджету в существенные суммы из-за дорогой земли.

На вопрос об источниках финансирования в Минтрансе “Ъ” ответили: **реализация планируется за счет «бюджетных ассигнований, выделенных на реализацию соответствующих госпрограмм, а также в рамках доведенных лимитов финансирования на осуществление дорожной деятельности».**

Росавтодор может установить барьерное ограждение, используя деньги на содержание и ремонт, считает глава общественного совета Минтранса Михаил Блинкин. «А вот на региональной сети не ясно, за чей счет это будут делать», – говорит он.

В теории, предполагает эксперт, можно взять средства, выделяемые субъектам федерации в рамках нацпроекта БКАД, но их использование строго контролируется прокуратурой.

В 2021 году регионы получают 131 млрд руб. из федерального бюджета на дорожные работы.

Напомним, столичные Садовое кольцо и Кутузовский проспект разделительных барьеров не имеют. Каждое ДТП, связанное с выездом на «встречку» на этих улицах, как правило, широко обсуждается в сети. ДТП с Михаилом Ефремовым на Смоленской площади произошло отчасти из-за вылета его внедорожника на встречную полосу. В июле 2020 года вице-мэр Москвы Максим Ликсутов заявил, что отбойников на Садовом кольце не будет, а если бы и появились, то они не спасли бы от смертельных аварий. Против установки разделительного барьера на Кутузовском проспекте выступает ФСО. Позиция властей вряд ли изменится, несмотря на решение правительства России, считает координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов.

В Москве в 2020 году произошло 217 ДТП на встречной полосе (на 9% больше, чем годом ранее), погибли 30 человек.

<https://www.kommersant.ru/doc/4723490>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2021.03.15; «ПЕТР ВЕЛИКИЙ» ПРИБУДЕТ К ЮБИЛЕЮ; КРУИЗНОЕ СУДНО БУДЕТ СДАНО В 2022 ГОДУ

Как стало известно “Ъ”, сроки сдачи круизного лайнера «Петр Великий» сдвигаются – судно вместо мая будет сдано весной 2022 года. Задержку в Объединенной судостроительной корпорации объясняют низким качеством проекта и корректировками документации со стороны заказчика. Заказчик – Московское речное пароходство – не будет выставлять штрафные санкции, отмечая, что навигация 2021 года в любом случае будет ограничена из-за отсутствия иностранных туристов вследствие пандемии.

Круизное судно «Петр Великий», строящееся на астраханском «Лотосе» (входит в Южный центр судостроения и судоремонта, ЮЦСС) Объединенной судостроительной корпорации (ОСК), будет сдано в мае 2022 года, к 350-летию рождения Петра I. Об этом рассказали источники “Ъ” в отрасли. По последней информации, судно готовились передать Московскому речному пароходству (МРП, входит в корпорацию AEON Романа Троценко) в мае. Господин Троценко подтвердил “Ъ”, что судно сдадут весной 2022 года.

При этом он уточнил, что штрафных санкций МРП предъявлять не планирует, «считая все рабочим процессом». «С учетом того, что навигация 2021 года из-за ограничений, связанных с пандемией, будет сильно ограничена по иностранным туристам и маршрутам, задержка со сдачей судна не критична», – подчеркнул Роман Троценко. Также он добавил, что дополнительных средств для достройки судна «никто от заказчика не просит».

В ОСК “Ъ” сообщили, что сейчас готовность круизного судна составляет 83%, ведутся электромонтажные и обстрочные работы, завершаются работы по системе вентиляции и кондиционирования. «Мы намерены закончить постройку и приступить ко всем видам ходовых испытаний в 2021 году», – заверяют в корпорации, добавляя, что персональную ответственность за строительство заказа несет руководство ЮЦСС.

«Петр Великий» был заложен в августе 2016 года. Длина судна – 141 м, ширина – 16,8 м, высота борта – 5,5 м, пассажироместимость – 310 человек. Предполагается, что «Петр Великий» будет перевозить пассажиров на водных путях европейской части России с возможностью выхода в Черное, Азовское и Каспийское моря. Планировалось, что МРП получит судно в апреле 2019 года, но сроки неоднократно срывались из-за решения по смене оборудования, повлекшего необходимость перепроектирования, а также ряда технических проблем, возникших на верфи (см. “Ъ” от 12 апреля и 28 августа 2018 года). В 2019 году стороны заключили дополнительное соглашение, по которому цена контракта увеличилась до 4,2 млрд руб. (см. “Ъ” от 1 июля 2019 года). В то же время строящееся на «Красном Сормово» (входит в ОСК) по схожему проекту круизное судно «Мустай Карим» в августе 2020 года уже вышло в первый рейс.

С учетом опыта строительства «Мустая Карима» на «Красном Сормово» предстоит проверить необходимость доработок для хранения и эксплуатации судна в зимнее время, говорят в ОСК. Особенности конструкции и строительства «Петра Великого» предопределены его высокой насыщенностью и сложностью. «Слабое качество технического проекта, недостаточная квалификация конструкторского бюро, разработчика документации и корректировки со стороны заказчика приводят к задержкам строительства», – утверждают в корпорации. В связи с тем, что навигация этого года будет существенно ограничена из-за пандемии, заказчик считает возможным сдвинуть срок начала активной эксплуатации на следующую весну без штрафных санкций, подчеркивают в корпорации. В то же время там также заверяют, что не запрашивают дополнительных средств у заказчика, «текущие вопросы решаются в рамках рабочего процесса и партнерских отношений». Собеседники “Ъ” говорят, что сейчас на «Лотосе» сложная ситуация: денег у завода нет, долги растут, сроки сдачи заказов ползут вправо (за исключением строительства земснарядов). В 2020 году убыток «Лотоса» по РСБУ вырос в 7,8 раза, до 380 млн руб., выручка увеличилась в 1,6 раза, до 2,3 млрд руб., кредиторская задолженность выросла в 1,5 раза, до 9,6 млрд руб., дебиторская – почти вдвое, до 8 млрд руб. Несмотря на это, в ОСК заверяют, что закрытие предприятия не рассматривается.

При объективном понимании ОСК, что к грядущему сезону сдать судно не удастся, а принимать его зимой заказчик не заинтересован, второй квартал 2022 года можно считать компромиссным вариантом, считает глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. Пропуск непростого туристического сезона будет для эксплуатанта более оптимальным решением, при этом ОСК и ее кэптивная лизинговая компания «Машпромлизинг» могут создать дополнительные условия для комфортной приемки судна в 2022 году, полагает эксперт.

<https://www.kommersant.ru/doc/4729389>

РБК; НАДЕЖДА БУДРИНА; 2021.03.12; ТРАНЗИТ БЕЗ ПРОВОЛОЧЕК. БИЗНЕС ПРЕДЛАГАЕТ ПЕРЕНЯТЬ ОПЫТ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА

Калининградская железная дорога оказалась не совсем готова к приему большого количества контейнерных поездов по «Новому шелковому пути». Самые острые

проблемы транзитных контейнерных перевозок обсуждали на заседании комитета по транспорту и таможенной политике Калининградской торгово-промышленной палаты. Сейчас через регион проходит порядка 70 поездов в восточном и западном направлении (большая часть идет на запад – прим. РБК Калининград). На этом транзите работают три компании региона, при этом, у КЖД для этого не хватает штата, что замедляет обслуживание, сообщил директор компании «Транс-Эским» Юрий Пятанов.

«Немного оказалась не готова наша железная дорога к приему такого количества поездов “Шелкового пути”. Сейчас мы приступили к периоду отладки движения поездов (транзитных – прим. РБК Калининград) в направлении Балтийска и Калининградского порта. [...] Калининградская железная дорога приняла наши замечания и делает все, чтобы пополнить свой штат, поскольку до этого они распустили многих людей, чтобы и бригады были скомплектованы, и приемосдатчики, и вагонники, и прочее», – объяснил предприниматель.

Новый шелковый путь – концепция новой панъевразийской (в перспективе – межконтинентальной) транспортной системы, продвигаемой Китаем, в сотрудничестве с Казахстаном, Россией и другими странами, для перемещения грузов и пассажиров по суше из Китая в страны Европы.

В маршрут входит Транссибирская магистраль. Поезда по этому самому длинному в мире грузовому железнодорожному маршруту из Китая в Германию будут идти 15 дней, что в два раза быстрее, чем по морскому маршруту через Суэцкий канал.

11 ноября 2019 года в Калининградскую область по «Новому шелковому пути» прибыл первый контейнерный поезд. Подача вагонов прошла на железнодорожном паромном комплексе в Балтийске. Груз был доставлен из Китая за 8 дней.

География транзитных грузоперевозок из Калининграда расширяется. По словам генерального директора ЗАО «Линии Манн» Андрея Баркова, если изначально по «Шелковому пути» компании работали на три европейских порта – Росток, Мукран и Гамбург, – то сейчас грузы отправляют в порты Осло, Хельсинки и крупные порты Дании. В ближайшей перспективе будет развиваться отправка и в другие скандинавские порты, а также в Англию. Всё это даст значительный рост объемов контейнерных перевозок через Калининградскую область.

При этом, камнем преткновения в сфере контейнерных перевозок региона транспортники называют упрощенную процедуру транзита (перемещение товара иностранного производства под контролем таможни – прим. РБК Калининград).

«При каждом существенном увеличении грузопотока всегда вылезают узкие места, так называемые бутылочные горлышки. Одно из таких – проблема с оформлением. Область небольшая, эксклавная. Но процедура транзита, которую мы вынуждены открывать при входе в область и при отгрузке в порту на судно, на ЖДПП (железнодорожный **пункт пропуска** – прим. РБК Калининград) «Чернышевское» открывается в 5-6 часов, примерно во столько же закрывается. В порту мы имеем 10-12 часов на оформление процедуры транзита, которая явно излишне. Поезд от «Чернышевского» до «Калининград-Сортировочный» идет полтора-два часа. Причем, риски при движении заблокированных контейнерных поездов, когда товары следуют в крупнотоннажных контейнерах за таможенными пломбами под охраной РЖД без остановок – риски отсутствуют.

Это приводит к скоплению контейнерных поездов на российско-литовской границе. Это приводит к задержке с погрузкой контейнеров в портах на суда, пока не закончится процедура таможенного закрытия. И все это наваливается как снежный ком», – рассказал Барков.

«Убрать, если жестко говорить, эту процедуру из движения контейнерного поезда через Калининградскую область. Процедура явно излишняя. Отправляли документ в **Минтранс** и **Минфин** (России – прим. РБК Калининград), но воз и ныне там. Почти год этому

вопросу», – посетовал Пятанов. «Если эти моменты мы успешно преодолеем, заявки на перевозку в нашем направлении кратнo увеличатся», – резюмировал Юрий Пятанов.

Решить проблему, по мнению предпринимателей, можно, переняв опыт Дальнего Востока. Там процедура транзита контейнерных перевозок устроена следующим образом: контейнеры с грузом из КНР формируются в поезда на железнодорожном **пункте пропуска**, их осматривают, при отсутствии поврежденных пломб и доступа к грузу ставится отметка «нарушения не выявлены», а сформированный поезд отправляется дальше в морские порты.

«По аналогии с этими схемами были разработаны маршруты через Калининградскую область. И если мы рассматриваем единое правовое поле, если эти схемы работают на Дальнем Востоке, они должны работать и в западном регионе. Безтранзитное оформление – самый важный вопрос, номер один. Надо взять положительный опыт Дальнего Востока и применить его в Калининградском регионе. Это не требует ни финансовых затрат, ни особых проработок документально-правовых», – подчеркнул Барков.

В сентябре 2020 года на Калининградской железной дороге почти в 10 раз по сравнению с этим же месяцем прошлого года вырос объем транзитных контейнерных перевозок по маршруту Китай – Европа – Китай. Такой рост в КЖД связывают с тем, что в существующей системе логистических цепочек грузоотправители и грузополучатели признают калининградское направление одним из самых эффективных и по скорости доставки, и по сохранности грузов.

В конце февраля губернатор Антон Алиханов на встрече с представителями Федеральной таможенной службы (ФТС) обсуждал вопрос особых условий для контейнерных поездов следующих через таможенный пост морского порта Калининград (аналогия с технологией Дальнего Востока). 1 марта региональные власти получили ответ от **Минтранса**, о том, что этот вопрос сейчас прорабатывается.

<https://kaliningrad.rbc.ru/kaliningrad/12/03/2021/604b24349a794705c2a36b8b>

РБК; ПЕТР КАНАЕВ, ИВАН ТКАЧЁВ, АННА ГАЛЬЧЕВА; 2021.03.15; ВЛАСТИ ПРЕДЛОЖИЛИ ВВЕСТИ «КЕШБЭК ДЛЯ ИНВЕСТОРОВ»

Правительство готовит изменения в режим защиты капиталовложений для запуска «нового инвестиционного цикла», узнал РБК. Среди предложений – кешбэк, который будет распространяться не только на инфраструктуру проектов

Правительство и профильные министерства прорабатывают программу инвестиционного роста под названием «Новый инвестиционный цикл», сообщили РБК два источника, близких к правительству. Запуск нового инвестцикла впервые анонсировал премьер **Михаил Мишустин** в январе на Гайдаровском форуме, но без подробностей.

Собеседники РБК рассказали, что разрабатывается четыре проекта – регуляторные изменения в режим соглашений о защите и поощрении капиталовложений (СЗПК), или СЗПК 2.0, создание условий для запуска инвестпроектов в регионах, реинжиниринг (пересборка) правил промышленного строительства и доступные финансы для инвестпроектов (о механизмах финансирования капиталовложений РБК подробно писал здесь). Бенефициаром этих реформ должен стать средний и крупный частный бизнес, утверждают собеседники РБК.

СЗПК 2.0 и кешбэк для инвесторов

Последние годы объемы инвестиций в основной капитал в России стагнируют, вложения в конкурентные наукоемкие проекты невелики, инвестиционные планы компаний сталкиваются с высокими рисками (регуляторные изменения, завышенная стоимость подключения к инфраструктуре и т.д.), говорит один из источников. По данным Росстата, инвестиции в основной капитал в сопоставимых ценах после ежегодного роста более чем на 10% в 2000–2008 годах перестали расти после 2013 года: сейчас они примерно на 1%

ниже уровня 2013-го. Доля инвестиций в ВВП по итогам 2019 года составила 20,6% – не выше, чем в 2011 году.

Ключевым элементом новой инвестиционной повестки должно стать совершенствование режима инвестиционных соглашений – СЗПК 2.0. Первые СЗПК между компаниями и государством были подписаны в декабре 2020 года, основными их плюсами для инвесторов являются гарантии неизменности регулирования и возможность возмещения затрат на инфраструктуру. На сегодняшний день подписаны 29 соглашений с общим объемом заявленных инвестиций более 1 трлн руб., сообщил 11 марта министр экономического развития Максим Решетников.

Государственную инвестиционную политику и вопросы улучшения инвестклимата в правительстве курирует **первый вице-премьер Андрей Белоусов**. В рамках этой работы Минэкономразвития готовит две волны регуляторных изменений в режиме СЗПК, сказал РБК федеральный чиновник. Первая подразумевает механизм налогового вычета для участников СЗПК. Минэкономики уже подготовило поправки в Налоговый кодекс, которые предусматривают вычет по налогу на прибыль, НДС, налогу на имущество организаций, транспортному и земельному налогам в целях возмещения затрат, понесенных участником СЗПК, сообщало агентство ТАСС в феврале со ссылкой на законопроект министерства.

«Понятно, что налоговые вопросы, как правило, самые сложные, потому что они приводят так или иначе к выпадающим доходам бюджета, будь то региональный бюджет или федеральный», – признал 11 марта Решетников, указав, что ведомствам, в том числе Минэкономразвития, предстоит произвести «большие расчеты» по эффективности налоговых вычетов.

Вторая волна изменений – введение мотивационного механизма кешбэка для инвесторов СЗПК. «В законодательство о СЗПК будут вноситься изменения, в частности будет расширяться состав затрат, возмещаемых бизнесу в рамках реализации инвестпроектов. Это и называется кешбэк», – говорит источник РБК, близкий к правительству. Под правом на кешбэк в Минэкономразвития подразумевают возможность для инвесторов использовать не только субсидии на компенсацию затрат в рамках СЗПК, но и налоговый вычет либо их комбинации, сообщили РБК в министерстве. «Также планируется распространить кешбэк не только на инфраструктуру инвестпроекта, но и на общую инфраструктуру для нескольких проектов, на расходы по уплате процентов по проекту на инвестиционной фазе, на внедренные НИОКР, на трудоустройство высвобождаемого персонала», – указали в Минэкономразвития.

За счет системы поддержки крупных частных инвестпроектов через совершенствование режима СЗПК предполагается к 2024 году заключить не менее 1 тыс. СЗПК, накопить не менее 8 трлн руб. инвестиций в эти проекты и создать не менее 70 тыс. новых рабочих мест, перечислил один из источников РБК. По данным Росстата, на конец 2020 года в России было накоплено чуть более 20 трлн руб. инвестиций в основной капитал.

Правила для регионов и строителей

Власти также хотят сформировать «четкие правила игры в регионах», говорит источник РБК. Для этого понадобится создать модельные условия для инвестпроектов, включая инвестиционную декларацию, свод инвестиционных правил, стандарт обеспечения инфраструктурой и трудовыми ресурсами. В частности, инвестиционная декларация – это типовый документ, который будет включать обращение губернатора к инвесторам, перечисление конкурентных преимуществ региона, инвестиционных приоритетов, примеры успешных проектов и т.д., следует из февральской презентации (есть у РБК) Агентства инвестиционного развития (занимается сопровождением проектов СЗПК).

В рамках реинжиниринга правил промышленного строительства власти рассчитывают сократить сроки и стоимость индустриального строительного цикла и привести регуляторику в соответствие международным стандартам. В частности, предлагается

вести в национальную регуляторику BIM-технологии («информационное моделирование здания») и еврокоды (европейские строительные стандарты). «Правительство России работает в том числе над совершенствованием комплекса правил в промышленном строительстве в тесном диалоге с бизнес-сообществом. Определяются рычаги оптимизации сроков и стоимости строительства по всему жизненному циклу проектов в различных отраслях промышленности, далее приоритетные рычаги предстоит отразить в соответствующей регуляторной базе. В итоге будет обеспечено сокращение сроков ввода в эксплуатацию новых производственных активов и приращение доступного компаниям инвестиционного ресурса за счет экономии», – ответили РБК в Минэкономразвития.

Сомнения в новом инвестцикле

Любые здравые действия правительства по стимулированию инвестиций, особенно через налоговые преференции и стабильность проектных условий, можно только приветствовать, рассуждает директор по инвестициям компании «Локо-Инвест» Дмитрий Полевой. Но возможную проблему он видит в том, что от «разговоров» власти могут еще долго переходить непосредственно к реализации планов.

«Одних мер правительства в рамках СЗПК для устойчивого роста инвестиций за счет вовлечения частного сектора может не хватить, поскольку для инвестиций требуется целый ряд и других условий», – сказал Полевой РБК. Среди них он назвал улучшение инвестклимата, перспективы стабильного увеличения внутреннего и внешнего спроса, стабильный рубль, доступ к качественным трудовым ресурсам и рост прибылей, за счет которых по-прежнему финансируется львиная доля инвестрасходов. По этим позициям, подчеркивает Полевой, все не так однозначно.

Главный экономист Альфа-банка Наталия Орлова сомневается, что разрабатываемые меры позволят новому кругу инвесторов прийти в экономику. По ее мнению, предлагаемые властями механизмы подходят для запуска нового инвестиционного цикла силами уже активно работающих компаний. Однако проблема в том, что в России не появляется новых компаний с обширными инвестиционными планами, говорит она. «Такие игроки на рынке появятся не потому, что будет более или менее льготный режим по налогу на прибыль или инвестиционное стимулирование. Они появятся, когда будут перспективы экономического роста и быстрого восстановления спроса», – говорит Орлова.

В настоящее время непонятно, существуют ли сегменты бизнеса, в которых есть готовность увеличивать инвестиции, отмечает эксперт. В теории нужно увеличивать инвестиции некрупных компаний, поддерживать вложения в интеллектуальную собственность, считает она. «Инвестиции в интеллектуальную собственность могут произойти за счет появления большого числа ИТ-компаний, новых технологических компаний», – заключила Орлова.

Решетников заявил на совещании с президентом 11 марта, что власти «инвестиционных инструментов за последнее время создали достаточно много», не только СЗПК. «На сегодняшний момент у нас скорее как бы дефицит не в инструментах, у нас дефицит в проектах», – признал министр.

В секретариате Белоусова запрос переадресовали в Минэкономразвития. РБК направил запрос в Минфин. Представитель Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП) отказался от комментариев.

https://www.rbc.ru/economics/15/03/2021/604232099a79471cc6eb3997?from=from_main_5

ИЗВЕСТИЯ; МАРИЯ ВАСИЛЬЕВА, НАТАЛИЯ ПОРТЯКОВА; 2021.03.15; В СПИСКАХ КТО ЗНАЧИТСЯ: КАК В МИРЕ ВНЕДРЯЮТ ПАСПОРТА ВАКЦИНАЦИИ; СТРАНЫ НАДЕЮТСЯ ВОЗОБНОВИТЬ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПУТЕШЕСТВИЯ, НО СКЕПСИС ПОКА ПЕРЕВЕШИВАЕТ

Для возобновления туризма Евросоюз обещает к лету запустить зеленые паспорта. Информацию о том, что обладателями документа смогут стать те, кто привился в том числе российским препаратом, в Еврокомиссии (ЕК) «Известиям» не подтвердили. Детали еще прорабатываются перед презентацией Green pass, которая состоится 17 марта. Однако власти Греции уже заявили о возможном допуске вакцинированных туристов из РФ с 14 мая. Минздрав Турции с 15 марта вводит для путешественников электронные COVID-19-формы. Тем временем к Израилю, который создал свои независимые от других стран ковидные паспорта, на этой неделе присоединился Китай. Как будут работать и чем отличаются сертификаты здоровья в разных странах, разбирались «Известия».

Сертификат предъявите

Дискуссия о том, станут ли ковидные паспорта еще одним базовым документом современного человека, становится главной темой во всё большем количестве стран. Израиль, пока лидирующий по числу вакцинированных граждан, уже активно пользуется документом – получившие прививку с 23 февраля могут свободно посещать бассейны, тренажерные залы, а также культурные и спортивные мероприятия. Что касается путешествий, пока звучали лишь робкие заявления о возможном возобновлении туризма с Кипром. Напомним, с 26 января Израиль приостановил международные воздушные перевозки.

Несмотря на то что темпы вакцинации в Европе оставляют желать лучшего, страны ЕС планируют представить свой вариант документа уже 17 марта. Его главная цель – именно возобновление туристической отрасли. Как заявляла ранее глава Еврокомиссии Урсула фон дер Ляйен, документ в электронном виде будет включать информацию не только о прививках, но и о тестах на наличие вируса или антител. Тем не менее вопрос о том, какие вакцины будут основанием для получения Green pass, пока загадка. Разумеется, те, что прошли проверку Европейского агентства по лекарственным препаратам (ЕМА), попадут в список. Но что касается экстренно одобренных в ряде стран ЕС, например российской вакцины «Спутник V», пока всё неочевидно.

Ранее источник Bloomberg сообщил, что обладателями документа смогут стать те, кто привился в том числе препаратом, получившим разрешение только на экстренное применение в отдельных странах объединения. То есть в том числе у российской вакцины якобы появится шанс. Несмотря на то что ЕМА до сих пор не одобрило «Спутник V», препарат уже начали использовать Венгрия и Словакия. Кроме того, число стран объединения, выражающих свой интерес, продолжает расти. Недавно к Австрии прибавились Люксембург и Италия.

– Боюсь, обсуждение этой темы пока преждевременно. Мы работаем над нашим проектом, который будет принят, как мы ожидаем, 17 марта, – заявил «Известиям» официальный представитель Еврокомиссии в ответ на вопрос о возможности выдачи зеленых паспортов тем, кто привит «Спутником V».

Тем не менее некоторые страны ЕС, чья экономика зависит от туризма, не дожидаясь 17 марта, выразили готовность принять вакцинированных туристов, в том числе из России. Министр туризма Греции Харис Теохарис заявил на пресс-конференции в рамках международной туристической выставки в Берлине 9 марта, что с 14 мая они согласны открыть двери привитым гражданам, в том числе препаратами из РФ и Китая.

О том, что Испания попытается запустить ковидные сертификаты с 19 мая, заявила министр туризма страны Рейес Марото. Тем не менее речи о допуске граждан РФ пока не идет. Как заявляли «Известиям» в ведомстве ранее, Испания будет выступать за консолидированный подход с ЕС при введении зеленых паспортов.

В не самых курортных европейских странах скепсиса пока еще больше. В министерстве здравоохранения Швейцарии «Известиям» сообщили, что следят за развитием событий на международном уровне (ЕС, ВОЗ) в отношении будущего сертификата вакцинации. Тем не менее, как подчеркнули в ведомстве, пока только проводится оценка технических решений для такого сертификата, в том числе с точки зрения безопасности и защиты персональных данных.

Минздрав доступной для россиян Турции тем временем вводит с 15 марта электронные COVID-19-формы. Авиаперевозчики предупреждают, что пассажиров не пустят в самолет без распечатанной или скачанной анкеты.

Азия в теме

Одной из последних стран, активно включившихся в разработку концепции вакцинных паспортов, стал Китай. О том, что страна разработает международную систему цифровых сертификатов здоровья для путешественников, сообщил в минувшие выходные глава МИД КНР Ван И. А уже 8 марта консульский департамент МИДа заявил о выпуске первых международных медицинских сертификатов для китайских путешественников. Вся информация о прививке и тестах на COVID-19 будет зашифрована в QR-коде, который можно проверить на достоверность, а содержащуюся в нем информацию получится прочесть с помощью открытого ключа, предоставленного китайской стороной.

– В настоящее время эпидемия по-прежнему распространяется по всему миру, экономика ожидает восстановления, и становится всё более актуальной потребность в упрощении передвижения людей. В ближайшее время все страны будут ускорять вакцинацию населения, и взаимное признание вакцин станет основой для международного взаимного признания «кодов здоровья», – пояснили «Известиям» в посольстве КНР в России.

Предполагается, что на первых порах такой вакцинный паспорт будет, скорее всего, использоваться при переездах между материковым Китаем, Гонконгом и Макао, а позже и в другие страны. Впрочем, для этого Китаю надо будет добиться взаимного признания «кодов здоровья» с остальным миром, в связи с чем на этой неделе Пекин предложил свое содействие ВОЗ в создании общей платформы. Как подчеркнули китайские эксперты, страна является наиболее опытной в использовании системы кодов здравоохранения в мире, тогда как ВОЗ – наиболее подходящий организатор такого процесса с точки зрения обеспечения независимости и безопасности данных.

– Мы видели, как многие частные группы пытаются продвигать такие решения, равно как и государственно-частные платформы вроде Всемирного экономического форума, – напомнила «Известиям» эксперт Школы общественного здравоохранения при Гонконгском университете Карен Гренин. – Действительно, должна существовать какая-то организация, которая могла бы играть ведущую роль на глобальном уровне в этой области, но я думаю, что вряд ли ВОЗ захочет одобрить такую концепцию в настоящее время.

И действительно, на днях исполнительный директор программы ВОЗ по чрезвычайным ситуациям в области здравоохранения Майкл Райан признал существование «реальных практических и этических соображений» при использовании сертификации вакцин в качестве условия для туристических поездок хотя бы потому, что препараты пока не столь широко доступны.

Ранее представитель ВОЗ в России Мелита Вуйнович также заявила, что не рекомендует вводить ковид-паспорта, которые давали бы какие-либо преимущества тем, кто вакцинировался.

Неудивительно, что на первом этапе китайцы сочли важным хотя бы начать взаимное признание вакцинаций со странами, которые одобрили их вакцины (вроде Малайзии, Сингапура и Индонезии), с АСЕАН (министры экономики стран – членов которой

обсуждали цифровой сертификат вакцины на заседании в начале марта), а также с некоторыми соседними странами вроде Японии и Южной Кореи.

Двусторонние переговоры о взаимном признании вакцин ведутся и с Россией, рассказали «Известиям» в дипмиссии КНР в Москве, отметив, что не так давно специальные ведомства двух стран провели на этот счет совещание в видеоформате.

К слову, идею о взаимном признании вакцинации с Китаем горячо поддержал и Израиль. На нынешней неделе посол этой страны в КНР Ирит Бен-Абба Витале заявила, что Израиль хочет стать первым государством, подписавшим соглашение о взаимном признании вакцин с Китаем.

<https://iz.ru/1135730/mariia-vasileva-nataliia-portiakova/v-spiskakh-kto-znachitsia-kak-v-mire-vnedriaut-pasporta-vaktcinacii>

ТРАНСПОРТ РОССИИ; 2021.03.12; ПРОТИВ ТЕРРОРИЗМА И ЭКСТРЕМИЗМА; В МОСКВЕ ОБСУДИЛИ ПРАВОВОЙ И ТЕХНИЧЕСКИЙ ПОТЕНЦИАЛ ДЛЯ БОРЬБЫ С УГРОЗАМИ ТРАНСПОРТНОМУ КОМПЛЕКСУ

В Москве состоялся 26-й Международный форум «Технологии безопасности». Впервые мероприятие проходило одновременно в формате живого общения и в онлайн-режиме. На площадке «Крокус Экспо» были представлены стенды 50 участников рынка систем безопасности, а в конференц-залах комплекса прошли девять тематических конференций, охвативших все ключевые сферы в вопросах обеспечения безопасности.

Самым значимым мероприятием форума стала юбилейная, 20-я международная конференция «Терроризм и безопасность на транспорте», собравшая порядка ста участников в конференц-зале и более 50 специалистов в онлайн-режиме. Как отметил Андрей Мирошкин, генеральный директор ООО «Гротек» – компании-организатора форума «Технологии безопасности», отраслевая значимость мероприятия, несмотря на ограничительные меры, подчеркнута участием в нем представителей министерств, ведомств, силовых структур, а также топ-менеджмента крупнейших промышленных предприятий, проектных организаций, инсталляторов и интеграторов.

Основная часть конференции была посвящена вопросам законодательного обеспечения транспортной безопасности и практической реализации законодательства в этой области с акцентом на регионы Российской Федерации.

ГЛАВНОЕ – НЕ НАВРЕДИТЬ

Транспорт в силу своей специфики и социальной значимости всегда был привлекателен для совершения противоправных действий. Поэтому в нашей стране гарантами транспортной безопасности являются как государство, так и субъекты.

– Система мер для организации этой деятельности аналогов в мире не имеет, – отметил директор Департамента транспортной безопасности и специальных программ Минтранса России Анатолий Демьянов, выступая с докладом на тему «Реализация механизма «регуляторной гильотины» в сфере транспортной безопасности. Итоги. Новые задачи». – Мы не копируем ничей опыт, идем своим путем, совершенствуем систему с учетом веления времени, изучаем нормативные документы, внося в них необходимые коррективы.

Как подчеркнул Анатолий Демьянов, анализ промежуточных результатов работы показывает необходимость более тщательного и детального подхода к защите от актов незаконного вмешательства каждого вида транспорта с учетом разумности расходов. Расходы снижать нужно, требования, которые не имеют принципиальной важности, корректировать. Но, конечно же, все это не должно быть в ущерб безопасности. Главное – не навредить.

КОМУ НА РУКУ COVID-19?

По мнению международных экспертов, на транспортных объектах или с использованием транспортных средств совершается до 70% террористических актов. За последние пять лет

произошло порядка 25% наиболее резонансных террористических атак. Эту печальную статистику привел заместитель руководителя Антитеррористического центра (АЦТ) государств – участников СНГ Жанат Сайполдаев. Он отметил, что транспортный комплекс издавна находится в поле зрения террористов, поскольку совершаемый теракт имеет мощное поражающее действие и, что немаловажно, широкий общественный резонанс.

– Хочу обратить внимание на изменение действий террористов в условиях пандемии COVID-19, – отметил Жанат Сайполдаев. – Несмотря на введение ограничений на международные пассажирские перевозки, которые существенно снизили риски проведения терактов на авиалайнерах, железнодорожном и дальнемагистральном автотранспорте, в то же время введение масочного режима повысило привлекательность транспортных маршрутов для потенциальных террористических акций. В этих условиях наряду с традиционными методами контроля необходимо шире внедрять и постоянно совершенствовать технологии поиска и распознавания потенциальных террористов в пассажиропотоке с помощью инновационных технических систем визуального контроля, которые способны улавливать нестандартное поведение человека и сообщать об этом в режиме реального времени на пункты контроля служб безопасности.

СОБЛЮДАТЬ БАЛАНС

Постоянное оснащение новыми антитеррористическими техническими средствами всей транспортной инфраструктуры и транспортных средств еще раз доказывает: самым незащищенным звеном здесь остается человек. Таким образом, в первую очередь необходимо создать в обществе атмосферу тотального сознательного исполнения всеми гражданами всех без исключения международных требований и правил безопасности, атмосферу невозможности нарушения требований безопасности ни при каких обстоятельствах.

Естественно, необходимо соблюдать баланс между обеспечением безопасности и развитием бизнеса, так как совершенствование системы безопасности можно довести до такого уровня, при котором бизнес работать уже не сможет. Но вместе с тем он прекратит свою работу, как только у бизнеса возникнут проблемы с безопасностью. Примеров в этом плане много. Многие компании после серьезного происшествия, связанного с транспортной безопасностью, сворачивали свою деятельность.

ЗА КОНСУЛЬТАЦИЕЙ В МИНТРАНС

О практическом опыте в обеспечении транспортной безопасности в регионах на примере Мурманской области рассказал заместитель министра транспорта и дорожного хозяйства Мурманской области Виктор Тиховский.

– В рамках цифровизации транспортного комплекса Мурманской области разработаны и реализуются мероприятия по обеспечению транспортной безопасности в регионе, – отметил замминистра. – Мурманская область не является получателем межбюджетных трансфертов для внедрения ИТС в рамках национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», поскольку агломерация небольшая. Тем не менее мы полностью приняли на себя построение единой платформы транспортной системы и с 2020 года движемся в этом направлении.

Полностью статью «Против терроризма и экстремизма» можно прочитать в №10 2021 г., оформив подписку на газету «Транспорт России» по e-mail: Адрес электронной почты защищен от спам-ботов. Для просмотра адреса в вашем браузере должен быть включен Javascript.

<https://transportrussia.ru/razdely/bezopasnost/6310-protiv-terrorizma-i-ekstremizma.html>

7 КАНАЛ КРАСНОЯРСК; 2021.03.12; ТРАНСПОРТНУЮ ДОСТУПНОСТЬ СЕВЕРА КРАСНОЯРСКОГО КРАЯ ОБЕСПЕЧИТ КОНСОРЦИУМ ДВУХ АВИАКОМПАНИЙ

Авиакомпания «НордСтар» стала базовым пассажирским авиаперевозчиком аэропорта Норильска. Соглашение подписали руководитель **Федерального агентства воздушного транспорта Александр Нерадько**, председатель Правительства Красноярского края Юрий Лапшин, генеральный директор ООО «Аэропорт Норильск» Андрей Никифоров, генеральный директор АО «Авиакомпания «НордСтар» (входит в группу ПАО «ГМК «Норильский никель») Леонид Мохов.

Цель соглашения – обеспечение потребности жителей Норильска в авиауслугах и недопущение транспортной изоляции севера Красноярского края.

Кроме того, одновременно с подготовкой соглашения о базовом перевозчике по поручению губернатора Александра Усса для дальнейшего развития авиации края и улучшения транспортной доступности других территорий региона создавался консорциум авиакомпаний «НордСтар» и АО «КрасАвиа» (находится в краевой собственности).

Компетенции авиакомпании разделят по видам перевозок: «НордСтар» продолжит выполнять магистральные перевозки, а региональные рейсы будет полностью обеспечивать «КрасАвиа». При этом наличие базового перевозчика не отменяет возможность работы в Норильске других авиакомпаний. Свободные слоты будут распределяться с учетом расписания полетов основной компании.

Ранее **Президент России Владимир Путин** поддержал предложение губернатора Александра Усса о необходимости определения базового пассажирского перевозчика аэропорта Норильска и создания консорциума для обеспечения устойчивого авиасообщения труднодоступных северных территорий края и развития Арктической зоны России.

– Я признателен **Президенту России Владимиру Владимировичу Путину** за поддержку нашей инициативы. Красноярский край – особый регион, и рыночные механизмы здесь работают не всегда. Освоение северных территорий – стратегическая цель развития страны. Подписание соглашений является важным и хорошим примером конструктивного сотрудничества между Красноярским краем и одной из базовых компаний, которая работает на нашей территории, – «Норильский никель» и послужит прологом для нашего сотрудничества на таких же основах в будущем, – подчеркнул Александр Усс.

При создании консорциума была достигнута договоренность с ПАО «ГМК «Норильский никель» о передаче краю пяти среднемагистральных самолетов АTR-42-500, которые в настоящее время эксплуатируются авиакомпанией «НордСтар». Как подчеркнул Александр Усс, это позволит существенно обновить воздушный парк «КрасАвиа» наряду с недавно приобретенными за счет бюджета региона самолетами АTR-72.

– **Круглогодичное бесперебойное авиационное сообщение Норильска с «большой землей» – важнейшая социальная задача региона. Решение ее требует особого внимания на всех уровнях – федеральном, краевом и бизнеса. Заключение четырехстороннего соглашения позволяет четко зафиксировать дорожную карту дальнейших действий и создает гарантии для авиапассажиров,** – подчеркнул глава **Федерального агентства воздушного транспорта Александр Нерадько**.

<https://trk7.ru/news/122160.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.03.12; РОСАВИАЦИЯ ДОСТИГЛА ПЛАНОВЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ГОСПРОГРАММЫ ЗА 2020 ГОД

По итогам 2020 года были достигнуты плановые показатели государственной программы «Развитие транспортной системы» и федерального проекта по авиаперевозкам, заявил

руководитель Росавиации Александр Нерадько на заседании расширенной коллегии ведомства.

«Рос объем перевозок по маршрутам, минуя Москву: 18,2 млн пассажиров, план был 9 млн», – сказал Нерадько.

По итогам прошлого года доля межрегиональных регулярных авиарейсов, минуя Москву, составила 45,5%, при плановых показателях в 42% от общего количества внутренних регулярных маршрутов, добавил он.

Кроме того, авиационная подвижность населения, то есть отношение количества отправленных пассажиров из всех аэропортов страны к численности населения, по итогам 2020 года достигла показателя 0,47 на одного человека в год, при плановых показателях в 0,4.

Вместе с тем по итогам 2020 года произошло снижение общего пассажиропотока на 46% по сравнению с показателями 2019 года. Всего было перевезено 69,2 млн пассажиров. Падение пассажиропотока на международных авиалиниях достигло почти 75%, на внутренних авиалиниях – 23%.

При этом, в основном удалось сохранить штатную численность персонала авиакомпаний. Численность пилотов в российских авиакомпаниях на 1 января 2020 года составляла 14 800 человек, на 1 января 2021 года – 14 600 человек, отметил Нерадько. **«То есть численность сократилась всего на 200 человек», – подчеркнул он.**

Достичь этих результатов удалось в том числе благодаря предоставлению субсидий.

На поддержку авиакомпаний в 2020 году было выделено 20,95 млрд рублей, Субсидии получили 46 компаний. В основном эти средства были направлены на оплату труда персонала.

Кроме того, 10,6 млрд рублей субсидий было выявлено на поддержку аэропортов. Субсидии получили 108 аэропортов.

<https://rg.ru/2021/03/12/rosaviaciia-dostigla-planovyh-pokazatelej-gosprogrammy-za-2020-god.html>

ТАСС; 2021.03.12; РОССИЙСКИМ АВИАКОМПАНИЯМ ПЛАНИРУЮТ ЗАПРЕТИТЬ РЕГИСТРАЦИЮ САМОЛЕТОВ ЗА РУБЕЖОМ

Росавиация планирует запретить российским авиакомпаниям регистрировать самолеты в иностранных регистрах. Об этом в ходе коллегии Росавиации сообщил ее руководитель Александр Нерадько. По его словам, такую норму планируется закрепить в Воздушном кодексе.

«Росавиация считает целесообразным продолжить работу по стимулированию регистрации воздушных судов в государственном реестре гражданских воздушных судов РФ. В качестве завершающего этапа предполагается внести соответствующие изменения в статью 33 Воздушного кодекса, исключив возможность регистрации (самолетов российских авиакомпаний – прим. ТАСС) в государственном реестре гражданских воздушных судов иностранного государства со вступлением в силу с фиксированного срока. Например, с 1 января 2023 года», – сказал он.

По словам Нерадько, в 2020 году в российском реестре гражданских самолетов было зарегистрировано 13 новых российских самолетов и 42 вертолета. Всего в реестр внесено 8 930 пилотируемых воздушных судов.

Российские авиавласти уже не первый год настаивают на регистрации самолетов в России. В отечественных авиакомпаниях эксплуатируется более 800 воздушных судов иностранного производства, зарегистрированных в иностранных офшорных юрисдикциях. Из них 95% воздушных судов имеют национальную принадлежность Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии (Бермуды) и Ирландии.

Одной из стимулирующих мер, например, стало освобождение авиакомпаний от уплаты НДС с 2020 года при ввозе в Россию гражданских самолетов иностранного производства.

<https://tass.ru/ekonomika/10890841>

Сообщения по событию:

- [Вести.ru, Москва, 12 марта 2021, Росавиация намерена запретить регистрацию российских самолетов за рубежом](#)
- [Коммерсантъ. Новости Online, Москва, 12 марта 2021, Росавиация хочет запретить регистрацию самолетов вне России с 2023 года](#)
- [Российская газета \(rg.ru\), Москва, 12 марта 2021, Летающие в России самолеты могут запретить регистрировать за рубежом](#)

РИА НОВОСТИ; 2021.03.12; РОСАВИАЦИЯ НЕ НАШЛА ПРИЗНАКОВ БАНКРОТСТВ У РОССИЙСКИХ АВИАКОМПАНИЙ

Росавиация на фоне пандемии коронавируса наблюдает незначительное ухудшение финансово-экономической ситуации у отдельных российских авиакомпаний, но признаков банкротств не отмечает, сообщил журналистам глава ведомства Александр Нерадько.

«Мы наблюдаем незначительное ухудшение финансово-экономической ситуации у отдельных авиакомпаний... Признаков банкротства у какой-либо авиакомпании в настоящее время не отмечаем. Да, наблюдаем ухудшение отдельных показателей. Но я думаю, предполагаю, никто не объявит себя банкротом. Наоборот, все как-то сконцентрировались, сгруппировались и готовы продолжать работу в складывающейся ситуации», – сказал Нерадько.

Он отметил, что кредиторская задолженность авиакомпаний растет. «Но это же не только у авиакомпаний происходит, а у всего авиационного сообщества... Все находятся в одинаковой ситуации. Не видим пока кого-то, кто хотел бы сейчас обанкротить какую-нибудь авиакомпанию или какой-нибудь аэропорт. Наоборот, отмечаем сплоченность», – отметил глава Росавиации.

«Понятно, все взаимосвязано. Ну начнете вы банкротить авиакомпанию из-за лизинговых платежей, условно говоря. Ну хорошо, куда вы денете потом этот самолет, вот в нынешней ситуации, когда сокращаются объемы перевозок? Поэтому все участники авиационного сообщества, все субъекты находятся в одинаковой ситуации. Отмечаем взаимопонимание, отмечаем, что все считают, что должны совместными усилиями выходить из этой ситуации», – добавил он.

<https://ria.ru/20210312/aviakompanii-1601011572.html>

Сообщения по событию:

- [Вести.ru, Москва, 12 марта 2021, У российских авиакомпаний не найдено признаков банкротства](#)
- [Газета.Ru, Москва, 12 марта 2021, Росавиация заявила об отсутствии признаков банкротства у российских авиакомпаний](#)
- [Московский Комсомолец \(mk.ru\), Москва, 12 марта 2021, Росавиация не увидела признаков банкротства у авиакомпаний](#)
- [РБК \(rbc.ru\), Москва, 12 марта 2021, Росавиация заявила об отсутствии признаков банкротств авиакомпаний](#)
- [Известия \(iz.ru\), Москва, 12 марта 2021, В Росавиации не обнаружили признаки банкротства у авиакомпаний РФ](#)
- [Российская газета \(rg.ru\), Москва, 12 марта 2021, Росавиация не увидела признаков банкротства у российских авиакомпаний](#)
- [ПРАЙМ, Москва, 12 марта 2021, Росавиация не обнаружила признаков банкротств у российских авиакомпаний](#)

- [ТАСС, Москва, 12 марта 2021, Росавиация заявила об отсутствии признаков банкротства у российских авиакомпаний](#)

РБК; ДЗЯДКО ТИМОФЕЙ, ПОЛЯКОВА ВИКТОРИЯ; 2021.03.12; РОСАВИАЦИЯ СРАВНИЛА ЧИСЛО УВОЛЕННЫХ В ПАНДЕМИЮ ПИЛОТОВ В РОССИИ И МИРЕ

«В России в 2020 году число пилотов уменьшилось на 200 человек, в то время как в мире – примерно на 50 тыс., сообщил **Нерадько**. Подготовка российских специалистов ведется при хроническом бюджетном недофинансировании», - добавил он.

Число пилотов в России за 2020 год сократилось лишь на 200 человек, с 14,8 тыс. до 14,6 тыс. Об этом на коллегии министерства заявил глава **Росавиации Александр Нерадько**, передает корреспондент РБК.

«В то же время в мире число пилотов в мире сократилось примерно на 50 тыс., с около 400 тыс. до 350 тыс. человек», – отметил **Нерадько**.

По словам главы **Росавиации**, на фоне пандемии коронавируса перевозки пассажиров в 2020 году упали на 46%, с 128,13 млн до 69 млн человек. При этом при коммерческих перевозках в России в прошлом году никто не погиб. В 2019-м число жертв составило 40, в 2018 году – 83 человека.

Бюджетные ассигнования отрасли (субсидии) со стороны **Росавиации** в прошлом году составили 59 млрд руб., сказал **Нерадько**.

Ежегодная потребность в коммерческих пилотах у российских компаний составляет 900 человек, отметил глава **Росавиации**. Однако подготовка пилотов, по его словам, проводится в условиях хронического бюджетного недофинансирования.

Аудитор Счетной палаты Валерий Богомолов, выступая на коллегии **Росавиации**, предложил рассмотреть вопрос льготного лизинга судов для авиационных институтов, так как сейчас их не хватает для обучения пилотов.

После того как в 2017 году российские перевозчики столкнулись с утечкой пилотов и инструкторов в зарубежные авиакомпании, **Росавиация** перестала отвечать на запросы Китая, куда уезжали большинство специалистов, о валидации российских пилотских свидетельств, а российские компании прекратили отвечать на запросы зарубежных перевозчиков о составах экипажей.

В ноябре 2020 года правительство России сократило квоту на наем иностранных пилотов вдвое, с 200 до 100 человек в год. Однако в крупнейших российских авиакомпаниях РБК рассказали, что на фоне ограничений, введенных в связи с пандемией коронавируса, снижение квоты никак не отразится на их деятельности.

<https://www.rbc.ru/society/12/03/2021/604b2d189a79470ab27d3063>

Сообщения по событию:

- [Известия \(iz.ru\), Москва, 12 марта 2021, Росавиация сравнила число уволенных в пандемию пилотов в России и за рубежом](#)

РБК; ДЗЯДКО ТИМОФЕЙ; 2021.03.12; ГЛАВА РОСАВИАЦИИ ОБЪЯСНИЛ ПРИЧИНЫ ЗАДЕРЖКИ СЕРТИФИКАЦИИ BOEING 737 MAX

Сертификация самолетов Boeing 737 MAX в России задерживается из-за коронавирусных ограничений. **Росавиация** не может рисковать здоровьем специалистов для отправки их в командировки для изучения лайнера, сказал глава ведомства

Россия займется повторной сертификацией самолетов Boeing 737 MAX после нормализации эпидемиологической ситуации в мире из-за пандемии коронавируса. Об

этом в пятницу, 12 марта, заявил глава Росавиации Александр Нерадько на брифинге после ежегодной коллегии ведомства.

«Пандемия наложила свои ограничения на переезды специалистов, именно с этим связаны проблемы пересертификации самолетов. Мы сейчас не можем рисковать ограниченным количеством специалистов и их здоровьем, чтобы отправлять их в командировки [для изучения Boeing 737 MAX]», – сказал Нерадько, отвечая на вопрос РБК.

Все полеты Boeing 737 MAX были приостановлены весной 2019 года после двух катастроф с самолетами индонезийской компании Lion Air и Ethiopian Airlines. При крушении лайнеров в общей сложности погибли 346 человек, трое из них – россияне.

Эта модель был доработана, и в конце 2020 года запрет на полеты в некоторых странах был отменен. 18 ноября решение об отмене запрета на ее эксплуатацию подписал глава Федерального управления гражданской авиацией США Стив Диксон. Тогда в ведомстве заверили, что это решение было принято после тщательной проверки безопасности.

Первой полеты на Boeing 737 MAX возобновила бразильская авиакомпания Gol – в декабре.

Заказы на эту модель есть у нескольких российских крупных авиакомпаний, включая группу «Аэрофлот», S7, «Уральские авиалинии» и Utair. «Мы пристально следим за тем, как развиваются события с этим самолетом в мире, и ожидаем решения российских авиационных властей», – заявил в интервью РБК глава «Аэрофлота» Михаил Полубояринов 24 февраля.

<https://www.rbc.ru/business/12/03/2021/604b66079a79472b7565b747>

Сообщения по событию:

- [Российская газета \(rg.ru\), Москва, 12 марта 2021, Сертификацию Boeing 737 MAX в России продолжат после нормализации эпидситуации](#)
- [ТАСС, Москва, 12 марта 2021, Росавиация вернется к вопросу сертификации Boeing 737 max после пандемии](#)

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.03.12; В АСТРАХАНИ ОТРЕМОНТИРУЮТ ДОРОГИ НА ДЕСЯТИ УЛИЦАХ В 2021 ГОДУ

В Астрахани в рамках реализации нацпроекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» отремонтируют десять улиц в 2021 году. Об этом сообщили в правительстве региона.

Так, на улицах Академика Королева и Марии Максаковой уже начались ремонтные работы. В планах заменить асфальтобетонное покрытие на проезжей части, уложить новый асфальт на пешеходных зонах, обновить леерные ограждения и бордюры. В результате заменят 27 тыс. кв. м покрытия и уложат 10,5 тыс. кв. м тротуарной плитки.

Также в 2021 году планируется отремонтировать улицы Юрия Селенского, 5-я Керченская, Капитана Краснова, Автозаправочная, Максима Горького, Августовская, Маркина и Эспланадная.

<https://национальныепроекты.рф/news/v-astrahani-otremontiruyut-dorogi-na-desyati-ulitsakh-v-2021-godu>

REGNUM; 2021.03.12; В ПРИКАМЬЕ НА СЭКОНОМЛЕННЫЕ СРЕДСТВА ОТРЕМОНТИРУЮТ ЕЩЕ ПОЧТИ 12 КМ ДОРОГ

В Пермском крае при проведении аукционов в рамках нацпроекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» по 37 объектам сэкономили 201,3 млн рублей. Средства пойдут на модернизацию светофоров и установку нового оборудования, а также на ремонт еще четырех участков дорог, сообщает **пресс-служба** краевой администрации.

На сэкономленные деньги отремонтируют дополнительно дороги в Перми, Краснокамске и Пермском районе. Общая протяженность объектов составит 11,8 км.

В краевом центре приведут в порядок дорожное полотно по ул. Якутская и ул. Чукотская (8,1 км и 100 м соответственно). В Пермском районе приведут в нормативное состояние дорогу между селами Култаево (центр сельского поселения) и Башкултаево (почти 2 км). В Краснокамском округе ремонту подвергнут участок дороги Гуляево – Курановка протяженностью 1,6 км.

Всего в пермской городской агломерации в 2021 году в рамках нацпроекта построят, отремонтируют и реконструируют почти 90 км дорог – на территории Перми, Пермского района, Краснокамска и Добрянского городского округа.

<https://regnum.ru/news/3213371.html>

REGNUM; 2021.03.12; В ЯРОСЛАВЛЕ НАЗВАЛИ СПИСОК ДОРОГ ДЛЯ РЕМОНТА В 2021 ГОДУ

В Ярославле в 2021 году отремонтируют семнадцать улиц и построят один новый участок по национальному **проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги»**. Об этом сообщает официальный сайт мэрии.

«Общая протяженность отремонтированных дорог составит более 25 километров. Сейчас активно проходят конкурсные процедуры по определению подрядных организаций. Приведение автомобильных дорог в нормативное состояние является приоритетной задачей для Ярославля», – сказал мэр Ярославля Владимир Волков.

Самый обстоятельный ремонт пройдет на дорогах, которые необходимо привести в хорошее состояние по решению суда. Речь идет о Мышкинском проезде, а также о проспекте Машиностроителей.

Полный список дорог, которые планируется отремонтировать в Ярославле в 2021 году:

- проспект Авиаторов (от Тверицкой набережной до улицы Дачной);
- улица Стопани (от Сквозного переулка до дома № 45 по улице Стопани);
- проспект Машиностроителей (от проспекта Авиаторов до улицы Папанина);
- улица Розы Люксембург (от улицы Автозаводской до улицы Чкалова);
- улица Борки (от улицы Шевелюха до улицы Старое Долматово);
- улица Промышленная (от проспекта Октября до улицы Осташинской);
- улица 8 Марта (от улицы Семашко до улицы Закгейма);
- улица Волжская набережная (от улицы Красный съезд до улицы Победы);
- Мышкинский проезд (от улицы Вспольинское поле до моста через реку Которосль в створе Комсомольской площади);
- улица Осташинская (от транспортной развязки через ж/д пути в районе проспекта Дзержинского до улицы Промышленной);
- 2-й Брагинский проезд (от улицы Батова до улицы Панина);
- улица Малая Пролетарская (от Московского проспекта до улицы Мельничной, в районе Тропинского проезда);
- улица Мельничная (от улицы Малой Пролетарской до улицы Златоустинской);
- Тормозное шоссе (от улицы Златоустинской, включая улицу Вишняки, до улицы Корабельной);
- улица Корабельная (от улицы Ярославской до улицы Светлой);

- проезд Шавырина (от улицы Урицкого до дома № 24 по проезду Шавырина);
 - строительство улицы Дядьковской (от улицы Чернопрудной до строящегося детского сада);
 - улица Красноборская (от проспекта Авиаторов до улицы Серго Орджоникидзе).
- На Мышкинском проезде запланирована реконструкция с расширением дороги. Она будет завершена в 2022 году. Общая стоимость работ по нацпроекту в областном центре составит 1 миллиард рублей.

<https://regnum.ru/news/3213167.html>

<https://национальныепроекты.пф/news/v-yaroslavle-otremontiruyut-17-dorog->

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.03.13; В ПРИКАМЬЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ 11 КМ ДОРОГ И УСТАНОВЯТ НОВЫЕ СВЕТОФОРЫ

В Пермском регионе на средства, выделенные по нацпроекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**», установят новые и модернизируют существующие светофоры, а также отремонтируют участки еще четырех дорог, двух в Перми и по одной – в Краснокамском городском округе и Пермском районе. В краевом **Минтрансе** рассказали, что общая протяженность этих дорог составит 11,8 км.

В Перми дополнительно отремонтируют улицы Якутскую и Чукотскую. На Якутской в нормативное состояние будет приведена полоса в направлении города от границы с Кировским районом до Соснового бора общей протяженностью 8,1 км. Участок Якутской от улицы Красноборской до границы с Кировским районом протяженностью 4,3 километра в 2021 году также будет отремонтирован – он вошел в перечень основных объектов по национальному проекту. Улицу Чукотскую в м /р Южный отремонтируют от улицы Старцева до Запорожской – протяженность участка составит около ста метров.

В Пермском районе ремонту подвергнется дорога между селами Култаево (центр сельского поселения) и Башкултаево, длина участка – почти 2 километра. В этих двух селах сейчас проживает более 9,4 тысячи человек. В Краснокамском округе сэкономленные средства позволят привести в порядок дополнительный участок дороги «Гуляево – Курановка» протяженностью 1,6 километра. В перечень основных объектов входит также участок этой дороги в районе деревни Верхнее Гуляево Майского сельского поселения длиной 1 км.

<https://национальныепроекты.пф/news/v-prikame-otremontiruyut-11-km-dorog-i-ustanovyat-novye-svetofory>

ФЕДЕРАЛ ПРЕСС; 2021.03.13; ДОРОГИ В НИЖЕГОРОДСКОЙ ДЕРЕВНЕ КАМЕННОЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ ЗА 21,2 МЛН РУБЛЕЙ

В этом году по нацпроекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» отремонтируют участок дороги в деревне Каменное на выезде из Ковернинского района в сторону Костромы. Об этом сообщила **пресс-служба** правительства Нижегородской области.

«Сюда ежедневно ездят жители окрестных деревень, подороге курсирует школьный автобус. Всамом Каменном проживает несколько **десятков** пенсионеров, окоторых заботятся приезжающие израйонного центра социальные работники. Все это, безусловно, требует особого внимания ккачеству дорог», – цитирует **пресс-служба** губернатора области Глеба Никитина.

По словам главы Нижегородской области, местные жители неоднократно жаловались на качество дороги и обращались с просьбами о ремонте в районную администрацию, и в региональное правительство. Износ дорожного покрытия здесь достигал 80%.

Обновление дорожного покрытия запланировано на выезде из деревни Каменное, а на двух центральных улицах в самом населенном пункте. Ремонт дороги начнется в мае. По плану, подрядчик должен укрепить обочины и основание дороги, а также уложить новое асфальтовое покрытие. Суммарная протяженность участков ремонта составит около 2,5 км. На ремонт дорог направят 21,2 млн рублей.

<https://fedpress.ru/news/52/society/2694820>

ПРАЙМ; 2021.03.12; НАЗВАНЫ ГЛАВНЫЕ ПРЕТЕНДЕНТЫ НА ПОЛУЧЕНИЕ СРЕДСТВ ИЗ ФНБ

Газохимический кластер на Ямале, проекты по развитию Восточного полигона **РЖД** и инвестиционная программа ГК «Автодор» являются потенциальными новыми получателями средств из Фонда национально благосостояния (ФНБ), заявил РИА Новости руководитель центра инвестиционного анализа и макроэкономических исследований Центра стратегических разработок (ЦСР) Даниил Наметкин.

Президент РФ Владимир Путин в четверг получил правительству в месячный срок представить предложения об инвестировании средств ФНБ. По бюджетному правилу, власти могут вкладывать в значимые для экономики страны проекты средства ФНБ при превышении ликвидной части фонда 7% ВВП. По данным Минфина России на начало марта, ликвидные средства ФНБ сверх 7% порога уже составляют около 580 миллиардов рублей, при этом прогнозируется, что при сохранении текущей конъюнктуры фонд будет ежемесячно пополняться на 180-200 миллиардов рублей.

Эксперты ЦСР назвали проекты, которые потенциально могут претендовать на софинансирование из фонда. В числе первых, по словам Наметкина, – газохимический кластер на Ямале. «В начале 2021 года **Путин** поручил правительству рассмотреть вопрос увеличения объема средств ФНБ, привлекаемых РФПИ для реализации проектов нефтегазохимической промышленности. Общий объем необходимых инвестиций для создания кластера оценивался губернатором ЯНАО в 3-5 триллионов рублей», – сказал он. Кроме того, эксперт напомнил, что с декабря прошлого года в правительстве уже действует рабочая группа по программе освоения ресурсов Ямала с участием крупнейших компаний: «Газпрома», «Новатэка», «Газпром нефти», **РЖД**, «Росатома», РФПИ и Совкомфлота.

Второе потенциальное направление использования средств ФНБ – проекты **РЖД** по развитию Восточного полигона. «Дефицит провозных железнодорожных мощностей в восточном направлении остается одной из главных проблем, сдерживающих рост погрузки, поскольку в Азии находятся рынки сбыта металлов, удобрений, угля и зерна», – отметил Наметкин.

Он напомнил, что мощности БАМа и Транссиба к концу 2020 года составляли 144 миллиона тонн в год, а в рамках их модернизации планируется увеличить провозную способность в восточном направлении до 180 миллионов тонн в 2024 году и 260-280 миллионов тонн к 2030 году. «Однако рост спроса будет опережать рост пропускной способности». – уверены в ЦСР. Эксперт напомнил, что **президент РФ** уже давал поручение рассмотреть возможность дополнительного расширения железнодорожной инфраструктуры за счет средств ФНБ.

За счет дополнительного финансирования из ФНБ может быть ускорена и реализация инвестиционной программы ГК «Автодор», полагает Наметкин. Крупнейшие капиталоемкие проекты ГК «Автодор» – например, ЦКАД, как правило, финансируются в том числе и за счет ФНБ. Объем инвестиций в эти проекты на период до 2030 года, по его словам, оценивается в 9,5 триллиона рублей.

Ранее в перечень «самокупаемых инфраструктурных проектов» включались такие проекты, как ЦКАД, «Ямал СПГ», модернизация БАМа и Транссиба, развитие ж/д

инфраструктуры Восточной части БАМа, железная дорога Элегест – Кызыл – Курагино, АЭС «Ханхикиви-1» в Финляндии, нефтехимический комплекс «Западно-Сибирский нефтехимический комбинат», приобретение тягового подвижного состава для РЖД, развитие ж/д инфраструктуры на подходах к портам Северо-Запада России и Азово-Черноморского бассейна.

https://1prime.ru/state_regulation/20210312/833222744.html

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; МАРИЯ НАБИРКИНА; 2021.03.12; БОЛЕЕ 500 СТУДЕНТОВ ПОПАДУТ НА СТАЖИРОВКИ В ВЕДУЩИЕ КОМПАНИИ СТРАНЫ

Подведены итоги третьего сезона конкурса студенческих работ «Профстажировки 2.0», совместного проекта президентской платформы «Россия – страна возможностей» и Общероссийского народного фронта. Победителями стали 589 студентов из 59 регионов России. Все они теперь получают приглашения на практики и стажировки в ведущие компании страны.

С самого начала конкурса его активно поддерживает Министерство науки и высшего образования.

«Механика проекта уникальна не только для российской, но и для мировой практики, – отметила замминистра Елена Дружинина. – На платформе профстажировки.рф в виде кейсов собраны 4,5 тысячи актуальных задач работодателей. Решая их, студенты не только получают уникальную фактуру для своих курсовых и дипломных работ, но и используют знания и навыки, приобретенные в вузе, в реальной жизни».

В рамках третьего сезона конкурса почти 6 тысяч студентов подали заявки на кейсы и после одобрения работодателями писали по ним свои дипломные и курсовые работы.

«Решения победителей были признаны самыми актуальными и готовыми к реализации. Теперь ребята получают приглашения на стажировки и практики от 167 компаний-партнеров нашего проекта», – отметил гендиректор АНО «Россия – страна возможностей», сопредседатель Центрального штаба ОНФ Алексей Комиссаров.

Лидеры по количеству победителей третьего сезона – Алтайский край, Оренбургская и Брянская области, Краснодарский край, Тюменская область и Республика Чувашия. Среди партнеров-работодателей по числу победителей лидируют **ОАО «РЖД»**, «Сахалин Энерджи», правительство Ульяновской области и АО «Группа «Кремний Эл».

Всего за три сезона конкурса возможность пройти практику или стажировку и попасть в кадровый резерв получили почти 2 тысячи студентов. Сегодня победители «Профстажировок 2.0» работают в крупнейших организациях страны, среди которых «Роскосмос», «ДОМ.РФ», «Россети», «Почта России».

Кстати, 4-й сезон конкурса уже стартовал 1 февраля. Выбрать на платформе профстажировки.рф кейс и подать на него заявку можно до 30 апреля. Серьезный акцент в этот раз будет сделан на волонтерство.

«Мы запускаем проект «Волонтерство как стажировка» для развития стажировок в некоммерческом секторе, – рассказал руководитель проекта «Профстажировки 2.0» Илья Семин. – НКО, на наш взгляд, должны стать привлекательным местом будущей работы успешных студентов. Еще один спецпроект – «Смена: Наука и образование»: стажировки в Минобрнауки РФ и региональных министерствах и ведомствах для будущих управленцев в сфере науки и образования».

<https://rg.ru/2021/03/12/bolee-500-studentov-popadut-na-stazhirovki-v-vedushchie-kompanii-strany.html>

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2021.03.12; МОСКОВСКИЕ ВУЗЫ ОБУЧАТ СТОЛИЧНЫХ ШКОЛЬНИКОВ ОРАТОРСКОМУ ИСКУССТВУ И МАТЕМАТИЧЕСКОМУ ДОМИНО

Национальный исследовательский технологический университет «МИСиС», Российский национальный исследовательский медицинский университет имени Пирогова и другие столичные вузы в марте проведут для школьников и студентов колледжей практические онлайн-занятия и вебинары. Об этом Агентству городских новостей «Москва» сообщили в **пресс-службе** столичного департамента образования и науки.

«На практическом онлайн-занятии 16 марта, которое проведет Национальный исследовательский технологический университет «МИСиС», старшеклассникам расскажут о перемещении отдельных химических элементов в почвах и верхних слоях земной коры под влиянием деятельности человека. В этот же день, 16 марта, Российский технологический университет приглашает школьников на математическое домино. Также 16 марта преподаватель **Российского университета транспорта** проведет онлайн-занятие для учащихся, посвященное обзору примитивов системы AutoCAD», – говорится в сообщении.

В департаменте добавили, что школьники также смогут узнать об учебе в мединституте и обучиться ораторскому искусству.

«Учащимся 9-11 классов 18 марта во время вебинара #хочуво2мед расскажут об истории медико-биологического факультета РНИМУ имени Пирогова и обучении по специальности «Медицинская биофизика». Для тех, кто хочет стать блестящим оратором, уметь располагать и завоевывать доверие, преподаватель технопарка «Альтаир» МИРЭА 13 марта проведет мастер-класс, где участники изучат различные коммуникативные техники и методы влияния невербального поведения на общение. Научиться измерять давление и высоту над уровнем моря смогут учащиеся 7-11 классов 23 марта в ходе дистанционного практикума по физике на тему «Измерение давления и высоты с помощью барометра», который проведет преподаватель **Российского университета транспорта**», – уточнили в **пресс-службе**.

Для участия в мероприятиях необходимо предварительно зарегистрироваться.

<https://www.mskagency.ru/materials/3094559>

ТАСС; 2021.03.12; ОБЪЯВЛЕН КОНКУРС НА СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО ЭТАПА ВОСТОЧНОГО ОБХОДА НОВОСИБИРСКА

Федеральное управление автодорог «Сибирь» **Федерального дорожного агентства** (Сибуправтодор) объявило конкурс на поиск подрядчика для строительства нового участка Восточного обхода Новосибирска, который начали возводить в 2013 году. Работы пройдут в рамках первого этапа на трассе «Чуйский тракт» на участке Новосибирск – Линево с 14 по 34 км, говорится в сообщении на сайте госзакупок.

«Объект закупки: строительство автомобильной дороги М-52 «Чуйский тракт» – от Новосибирска через Бийск до границы с Монголией, на участке Новосибирск – Линево (1 этап км 14 – км 34), Новосибирская область. Этапы 1 А, 1 Б, 1 В», – говорится в наименовании закупки.

Начальная цена контракта – почти 3,8 млрд рублей. Работы должны начать в июне 2021 года, закончить – в октябре 2024 года. Протяженность трассы – 10,7 км, финансирование за счет федерального бюджета.

Восточный обход Новосибирска в 80 км должен соединить существующий Северный обход с федеральной трассой «Чуйский тракт». В 2020 году **Росавтодор** расторг контракт на строительство дороги с компанией «Сибмост» из-за срывов графика работ. Объект завершен на 45%. Первый этап строительства предполагает прокладку трассы от пересечения с дорогой Новосибирск – Ленинск-Кузнецкий до шоссе Академгородок –

Кольцово. Второй этап – это участок 0-14 км от Северного обхода до выхода на трассу Новосибирск – Ленинск-Кузнецкий, в его составе девять сооружений. Третий этап строительства с 34 по 49 км включает две развязки и 11 мостов. Проект четвертого этапа – в разработке.

<https://tass.ru/ekonomika/10887459>

REGNUM; 2021.03.12; НА ДОСТРОЙКУ ОБЪЕЗДНОЙ ДОРОГИ ЧУВАШИЯ ХОЧЕТ ПРИВЛЕЧЬ ФЕДЕРАЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

В Чувашии планируют к декабрю завершить корректировку проекта одного из главных дорожных долгостроев – дороги в обход города Ядрина. Власти рассчитывают получить федеральную поддержку, сообщили ИА REGNUM в администрации главы республики.

По данным властей, подрядчик должен будет скорректировать проект строительства объездной дороги в Ядринском районе с выходом через село Сареево на дорогу «Сура» с реконструкцией участка дороги регионального значения Никольское – Ядрин – Калинино. Согласно предварительным расчетам, на достройку потребуется свыше 500 млн рублей, поэтому планируется попасть в федеральную программу.

«После получения положительного заключения государственной экспертизы мы направим заявку в **Минтранс России** на выделение средств из федерального бюджета, так как республика своими силами не справится», – говорит глава минтранса Чувашии Владимир Осипов.

Как сообщало ИА REGNUM, дорогу в объезд Ядрина начали строить в 2006 году, на тот момент его стоимость оценивалась в 1,1 млрд рублей. В 2010 году строительство было приостановлено, за это время было потрачено почти 680 млн рублей.

Напомним, что в Чувашии началась подготовка к строительству федеральной скоростной платной трассы М-12 Москва – Нижний Новгород – Казань. Она станет частью международного транспортного коридора. В Чувашии определен перечень дорог, которые будут задействованы при строительстве. С учетом того, что они будут использованы для проезда тяжелой дорожной техники и после завершения строительства потребуется восстановление дорожного полотна, чувашские власти достигли предварительной договоренности о выделении дополнительного финансирования.

<https://regnum.ru/news/3212968.html>

REGNUM; 2021.03.12; КУРСКИЙ ТРАМВАЙ БУДЕТ ЖИТЬ

В Курске не будут уничтожать трамваи, а наоборот, будут создавать для них необходимую инфраструктуру с учетом планов развития города. Об этом заявил губернатор Роман Старовойт по итогам своей поездки в Москву на форум по дорожному строительству, сообщает ИА REGNUM.

«Как я с вами делился уже информацией, последние несколько дней находился в Москве в командировке. И одной из тем, которая была удостоена моего внимания, – это общественный транспорт областного центра. Я встречался в рамках более детального изучения этого вопроса с некоторыми экспертами, специалистами **Министерства транспорта Российской Федерации**, Высшей школы экономики, своими коллегами, которые занимаются общественным транспортом в Москве. И я лишний раз убедился в правоте своего мнения о необходимости сохранения трамваев в городе Курске.

Поэтому сегодня уже дал поручение комитету по транспорту и дорожному хозяйству Курской области, городу Курску начать проектные работы по реконструкции и ремонту существующей электросети трамвая, рельсового хозяйства, реконструкции и строительства новых депо, причем с учетом перспективного развития жилой застройки

областного центра и с учетом нового Генерального плана города Курска», рассказал Старовойт.

Ранее Центр управления регионом Курской области запустил опрос, чтобы узнать мнение курян о том, как должен развиваться городской транспорт.

«Чтобы сохранить трамвай в нынешнем виде, необходимы серьезные суммы. Это значит, что от других программ по строительству и развитию транспорта и дорог придется отказаться на несколько лет... Для принятия правильного решения важно мнение курян. Центр управления регионом примет участие в итоговых общественных обсуждениях, где будет представлять мнение пользователей соцсетей по данному вопросу. Позиция ЦУРа будет основана на итогах этого опроса и преобладающей позиции респондентов», – говорилось в сообщении.

Как уже сообщало ИА REGNUM, в Курске уже несколько лет продолжалась активная дискуссия о целесообразности развития трамвайной сети. Горожане и общественники отстаивают экологичный электротранспорт, а чиновники указывают на его убыточность и сильный износ. Ситуацию усугубляло бедственное положение «Курскпассажиртранс», имущество которого арестовали в 2018 году.

История вопроса

Улицы городов в советское время рассчитывались на небольшое количество персональных автомобилей. Предполагалось, что большинство граждан будут пользоваться общественным транспортом. С быстрой автомобилизацией России это породило серьезные проблемы для общественного транспорта. В больших городах не всегда помогают даже выделенные полосы для движения общественного транспорта. Ситуация усугубляется низкой дисциплинированностью водителей.

Трамвайное движение относительно развито только в Москве и Санкт-Петербурге, там же имеются и достаточно развитые метрополитены. В других крупных городах трамваев либо нет, либо имеется небольшое количество маршрутов. Количество трамвайных маршрутов сокращается. При этом метро есть даже не во всех городах-миллионниках.

Большой проблемой является моральное и физическое устаревание транспортных средств. Состояние многих автобусов, троллейбусов и трамваев оставляет желать лучшего. Популярны нынче пешеходные зоны не всегда создаются обдуманно, что иногда приводит к проблемам для городского транспорта. Медленно внедряются системы электронной оплаты за проезд. Рост расценок на услуги общественного транспорта уже приводил к акциям протеста в регионах.

<https://regnum.ru/news/3213813.html>

ИНТЕРФАКС; 2021.03.12; МИНТРАНС ПОРУЧИЛ ПРОВЕСТИ МАССОВУЮ ВАКЦИНАЦИЮ АВИАПЕРСОНАЛА ОТ COVID

Минтранс РФ поручил **Росавиации** организовать вместе с авиапредприятиями массовую вакцинацию работников авиатранспорта от COVID-19.

Как заявил замминистра транспорта РФ **Игорь Чалик** на заседании коллегии **Росавиации** в пятницу, на этом мероприятии планируется обсудить организацию прививочной кампании среди авиаперсонала и возможное стимулирование работников за оперативное прохождение вакцинации. В связи с этим он попросил **Росавиацию** вместе с авиапредприятиями «подготовить соответствующие предложения».

«Понятно, что работники авиаотрасли – один их слоев населения, который сталкивается с большим количеством людей», – добавил **Чалик**.

<https://www.interfax.ru/russia/755698>

На ту же тему:

<https://riafan.ru/1403153-rosaviaciya-provedet-massovuyu-vakcinaciju-personala-ot-koronavirusa>

<https://lenta.ru/news/2021/03/12/avia/>

ТАСС; 2021.03.15; СУД В ПРИМОРЬЕ ВЗЫСКАЛ С КРАЕВОГО ПРЕДПРИЯТИЯ ПОЧТИ 5 МЛН РУБЛЕЙ В ПОЛЬЗУ АК «АВРОРА»

Арбитражный суд Приморского края частично удовлетворил иск авиакомпании «Аврора» к краевому государственному унитарному предприятию «Пластун-авиа» о взыскании долга за техническое обслуживание самолетов, сообщили ТАСС в понедельник в суде. Сумма удовлетворенных требований составила 4,932 млн рублей.

«Суд решил взыскать с краевого государственного унитарного авиационного предприятия «Пластун-авиа» в пользу акционерного общества «Авиакомпания «Аврора» 4 932 567 рублей основного долга, а также 44 951 рубль расходов по уплате государственной пошлины по иску. В удовлетворении остальной части иска решено отказать», – сообщил представитель суда.

Общая сумма иска, с которым «Аврора» обратилась в суд, составляла 5,571 млн рублей. Из них 638 тыс. рублей долга по возмещению расходов на таможенное оформление товарно-материальных ценностей для содержания и техобслуживания воздушных судов и еще 4,931 млн рублей расходов за организацию капитального ремонта авиадвигателей в 2018 и 2019 годах. Также суд принял решение вернуть «Авроре» из федерального бюджета 679 рублей государственной пошлины.

КОММЕРСАНТЬ С-ПЕТЕРБУРГ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2021.03.15; ПЕТЕРБУРЖЦЫ ПЛАНИРУЮТ ОТПУСКА ВНУТРИ СТРАНЫ; АБСОЛЮТНОЕ БОЛЬШИНСТВО АВИАБИЛЕТОВ НА МАЙ И ЛЕТО ЗАБРОНИРОВАНО НА РОССИЙСКИХ ЛИНИЯХ

Сервисы бронирования авиабилетов фиксируют спрос по внутренним направлениям из Петербурга в мае и летом, пока большинство зарубежных городов по-прежнему остается недоступно из-за коронавирусных ограничений. За время пандемии горизонт планирования значительно снизился, и сейчас срок между покупкой билета и вылетом может составлять до четырех дней. Трафик с российских курортов в летний период отчасти заберет Турция. Не исключено, что послабления в авиасообщении коснутся Кипра, Греции, Испании и Индонезии. Впрочем, аналитики с осторожностью комментируют новые открытия, прогнозируя отрасли тяжелые времена.

Спрос на зарубежные направления на майские праздники и летом остается низким, туристы отдадут предпочтение путешествиям по России, констатируют сервисы бронирования авиабилетов. С мая по август 95% петербуржцев планирует путешествовать внутри страны, отмечают в Aviasales. Хотя большинство пользователей покупает билеты за 4–7 дней до вылета, и вполне возможно, что доля международных перелетов станет больше ближе к лету, подчеркивают специалисты сервиса.

Статистику подтверждает портал OneTwoTrip: 91% всех авиабилетов, оформленных жителями Петербурга зимой, предполагал вылет максимум через месяц после даты покупки; 94,5% всех купленных авиабилетов с вылетом из Петербурга на майские праздники приходится на внутренние направления, к лету доля бронирований по стране увеличивается до 97,7%. В 2019 году доля перелетов по стране в указанные периоды была значительно меньше: 58,5% в начале мая и 57% – летом, уточняет руководитель пресс-службы OneTwoTrip Елена Шелехова.

Самыми популярными внутрироссийскими направлениями в 2021 году стали Симферополь, Сочи, Самара, Краснодар, Калининград, Москва, Минеральные Воды, Анапа и Казань. В топе заграничных пунктов назначения Турция.

По данным «Гуту.ру», средний чек за перелет из Петербурга по России с 1 по 4 мая составляет 5,5 тыс. рублей за билет в одну сторону, на «вторые» майские праздники – около 5,3 тыс. рублей. Билет за рубеж в начале мая в среднем обходится в 12 тыс. рублей.

В Aviasales отмечают, что стоимость билетов на южные курорты с января по март выросла в два раза по сравнению с летом 2020 года. Однако сейчас, по данным «Туту.ру», средняя цена билетов на май и лето пока ниже, чем год назад. За билет в Симферополь платят в среднем на 6% меньше, в Сочи – на 27%, в Анапу – на 21%, в Геленджик – на 32%, добавляют там.

Принимать россиян готовы около 40 стран, из которых прямое авиасообщение открыто с незначительным числом, в итоге туристы активно используют доступные транспортные хабы – Стамбул, Дубай и Минск. Например, свободно можно въезжать в Абхазию, Армению, Белоруссию, Египет, Казахстан, Кению, Киргизию, на Мальдивские острова, в ОАЭ, Сербию, Танзанию и Турцию, напоминают в «Туту.ру». Также россиянам можно прилететь в Грузию, Марокко, Коста-Рику, Мексику, но прямое авиасообщение с этими странами отсутствует.

Что касается открытия новых зарубежных направлений, то вполне возможно, что в скором времени для россиян будет доступно больше стран, с которыми на определенных условиях будет возобновлено авиасообщение. «Так, с апреля российских туристов может начать принимать Кипр, а о своем желании открыть туристические ворота с середины мая заявила Греция. Испания и Индонезия также заинтересованы в восстановлении туризма», – рассказывает госпожа Шелехова.

Исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев считает, что летом авиакомпании сделают основную ставку на российские курорты на Черном море, Балтике, Дальнем Востоке и Байкале. По сравнению с полным локдауном во втором квартале 2020 года ситуация в нынешнем году не настолько критичная, отмечает аналитик, объясняя это возможностью полетов в Турцию, сообщение с которой открыто с августа. Вместе с этим ужесточается конкуренция авиакомпаний на внутреннем рынке: перевозчики увеличивают частоту полетов, рассчитывая пристроить самолеты и сгенерировать хоть какой-то денежный поток, чтобы выполнять обязательства перед контрагентами и кредиторами, добавляет он. В заложниках остаются лизинговые компании, их отношения с авиакомпаниями будут определять темпы восстановления спроса на самолеты на мировом рынке, подчеркивает господин Пантелеев.

«Отрасль работает в режиме гонки на выживание, только вместо скорости главным испытанием являются тарифы, не обеспечивающие рентабельность. Остается открытым вопросом, с какой из авиакомпаний кредиторы раньше потребуют возврата долгов. Совокупные убытки за прошлый год могут превышать 200 млрд рублей», – заключает он.

<https://www.kommersant.ru/doc/4729365>

ТАСС; 2021.03.12; РЖД НАДЕЮТСЯ НА ВОЗОБНОВЛЕНИЕ Ж/Д СООБЩЕНИЯ С ДРУГИМИ СТРАНАМИ В БЛИЖАЙШЕМ БУДУЩЕМ

«**Российские железные дороги**» (РЖД) надеются, что пассажирское железнодорожное сообщение с зарубежными странами возобновится в ближайшем будущем, как только позволит эпидемиологическая обстановка. Об этом в ходе форума «СНГ – 30 лет» сообщил первый замгендиректора компании Сергей Павлов.

«Долгожданным событием стало возобновление с 8 февраля движение поезда Москва – Минск. Надеемся, что в ближайшем будущем обстановка позволит восстановить международное пассажирское сообщение и по другим направлениям», – сказал он.

На фоне пандемии РЖД были вынуждены закрыть железнодорожное сообщение с другими странами.

<https://tass.ru/ekonomika/10892547>

ТАСС; 2021.03.12; СТРОИТЕЛЬСТВО ЗАХОДОВ МАГИСТРАЛИ МОСКВА – ПЕТЕРБУРГ НАЧНЕТСЯ В 2022 ГОДУ

РЖД в 2022 году начнут строительство заходов высокоскоростной магистрали в Москву и Санкт-Петербург. Об этом на форуме «СНГ – 30 лет» сообщил первый замгендиректора компании Сергей Павлов.

«И к вопросу о высокоскоростной магистрали. Вы знаете, принято решение, согласован график. Технологически и технически наша компания готова к исполнению этой задачи, и уже в следующем году мы начнем самые сложные участки строить – это заходы в крупнейшие наши города – Санкт-Петербург и Москву. А в 2023 году уже приступим к строительству основной трассы», – сказал он.

О ВСМ

Минтранс рассчитывает, что первый поезд проедет по ВСМ Москва – Санкт-Петербург в декабре 2026 года, рассказывал в интервью ТАСС **замглавы министерства Владимир Токарев**. По его словам, проект является экономически эффективным. Операционная безубыточность может быть достигнута за первый полный год эксплуатации – в 2027 году, а чистую прибыль магистраль начнет приносить на пятый год эксплуатации – в 2031 году. Стоимость магистрали предварительно оценивается в 1,7 трлн руб., отмечал он.

<https://tass.ru/ekonomika/10892627>

ТАСС; 2021.03.12; КРУГЛОГОДИЧНЫЕ ТУРПОЕЗДА В ВЕЛИКИЙ УСТЮГ МОГУТ ЗАПУСТИТЬ УЖЕ ЭТОЙ ВЕСНОЙ

Власти Вологодской области совместно с ОАО «РЖД» и крупнейшими туроператорами намерены организовать круглогодичные специализированные туристические поезда выходного дня из Москвы и Санкт-Петербурга в Великий Устюг, где расположена популярная у туристов вотчина Деда Мороза. Об этом рассказал ТАСС губернатор Вологодской области Олег Кувшинников.

«Мы всерьез рассматриваем перспективы запуска круглогодичных поездов выходного дня до Великого Устюга не только из Москвы, но и из Санкт-Петербурга. В настоящий момент ведутся все необходимые проработки. В конце марта мы проведем очередное заседание рабочей группы, где совместно с РЖД и туроператорами будем плотно обсуждать этот вопрос. Возможно, поезда будут запущены уже этой весной. Прорабатывается также возможность запуска турпоезда Великий Устюг – Вологда. Поверьте, в Вологде тоже есть много чего, что можно посмотреть», – рассказал губернатор.

По словам главы региона, в конце марта планируется большое совещание с туроператорами и РЖД, в нем примет участие компания TUI – крупнейший туроператор России и Европы, с которым у Вологодской области заключено соглашение о сотрудничестве, а также другие крупные туристические компании. Сейчас они формируют турпродукт, чем может быть наполнен тур выходного дня к вотчине.

Идея состоит в том, чтобы в пятницу сесть в поезд в Москве, за ночь доехать до Великого Устюга, где провести день, потом за ночь добраться до Костромы, где живет внучка Деда Мороза – Снегурочка, а затем в понедельник вернуться домой. Прорабатывается подобный маршрут и из Санкт-Петербурга.

Как отметил руководитель региона, еще несколько лет назад транспортная доступность вотчины была очень низкая, но после поездки **президента России Владимира Путина** в 2008 году решили реконструировать взлетно-посадочную полосу местного аэропорта, удлинив ее до 1,8 км для приема среднемагистральных самолетов. Также в Великом Устюге построили Ледовый дворец – большой культурно-развлекательный комплекса. Сейчас ведется строительство второго этапа набережной.

Всеми видами транспорта

Будет налажено и автомобильное сообщение. Дорога от Москвы до Великого Устюга – это почти 900 км. До недавнего времени трасса была региональной и не соответствовала требованиям безопасности. Благодаря поддержке **Министерства транспорта РФ** дорогу передали в федеральную собственность. С 2021 году начнется комплексная модернизация участка в 450 км от Вологды до Великого Устюга. В итоге в Великом Устюге будет действовать современный аэропорт, федеральная трасса до Великого Устюга, круглогодичные поезда выходного дня и специализированные турпоезда в высокий сезон – в новогодние каникулы.

«Задача – к 2025 году увеличить количество туристов в Великом Устюге и вотчине вдвое, до 600 тыс. человек в год. Без железной дороги сделать это невозможно, потому что 50% туристов прибывают на поездах. Специализированные поезда, которые в пиковый сезон – за две недели новогодних и рождественских праздников – ходили практически каждый день, дали свой эффект, и мы задумались с РЖД и запуске поездов выходного дня», – подытожил губернатор.

Великий Устюг – один из наиболее привлекательных для туристов городов в Вологодской области. Вотчина Деда Мороза появилась в деревне Морозовице под Великим Устюгом в 1999 году. Там есть двухэтажный деревянный терем, тропа сказок, зимний сад, зоосад – филиал Московского зоопарка, лечебно-оздоровительный комплекс, гостиница, торговые ряды, коттеджный поселок, кафе, каскад прудов, пасека Деда Мороза, его ледник и кузница. В Великом Устюге действуют городская резиденция Деда Мороза, его почта и дом моды.

<https://tass.ru/ekonomika/10887663>

ПРАЙМ; 2021.03.12; «РЖД ЛОГИСТИКА» И «ОТЛК ЕРА» НАЛАДИЛИ РЕГУЛЯРНЫЙ ТРАНЗИТ САНКЦИОНКИ ИЗ ЕС В КИТАЙ

«РЖД Логистика» («дочка» РЖД) и «Объединенная транспортно-логистическая компания – Евразийский железнодорожный альянс» («ОТЛК ЕРА», совместное предприятие железных дорог Белоруссии, Казахстана и РФ) организовали регулярную работу сервиса транзитных перевозок санкционных грузов из Европы в Китай, сообщила первая компания.

«РЖД Логистика» совместно с АО «ОТЛК ЕРА» отправили третий полносоставный поезд с санкционной продукцией из Европы в Китай. В его составе 48 сорокафутовых контейнеров, груженых сухим молоком, он отправился со станции Малашевиче (Польша) до станции Ухань (Китай) 10 марта. Расчетное транзитное время поезда в пути составит 15 дней.

Президент РФ Владимир Путин в июне 2019 года подписал указ, дающий возможность осуществлять транзит санкционных грузов через территорию России при условии использования электронных навигационных пломб. **Холдинг РЖД** в марте 2020 года начал первые отправки санкционных грузов из Европы в Китай транзитом через РФ с использованием таких пломб.

«РЖД Логистика» отмечает, что проект по этим перевозкам продемонстрировал свою востребованность. Основными направлениями, по которым «РЖД Логистика» осуществляет перевозки санкционных грузов, являются: Германия, Польша, Латвия и другие страны ЕС – Китай (Сиань, Харбин, Чунцин), а также Украина – Узбекистан/Казахстан/Туркмения.

Номенклатура товаров, перевозимых в рамках данного проекта, включает сухое молоко и молочную продукцию, замороженное мясо и рыбу/морепродукты, подсолнечное масло, пищевые концентраты, сгущенку, кондитерские изделия, метизы, бумажные изделия и др. «Учитывая растущий спрос на данный сервис, в планах «РЖД Логистики» – развитие новых направлений, расширение перечня перевозимых грузов при активном

использовании специализированного подвижного состава. В целях оптимизации работы сервиса «РЖД Логистика» планирует покупку новых автономных рефрижераторных контейнеров, что позволит существенно повысить качество услуги, предлагаемой клиентам, и сократить транспортные расходы грузоотправителей», – добавляется в сообщении.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; АНАСТАСИЯ КАМЗОЛОВА; 2021.03.12; В МОСКВЕ ВОЗВОДИТСЯ ОДИН ИЗ ЛУЧШИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВОКЗАЛОВ ЕВРОПЫ

В Москве завершается строительство Восточного железнодорожного вокзала. «Восточный» – десятый по счету столичный железнодорожный вокзал и первый новый вокзал за последние 100 лет.

Восточный вокзал войдет в состав транспортно-пересадочного узла «Черкизово». На него переведут 27 пар поездов дальнего следования с Курского вокзала. Это позволит увеличить пропускную способность участка Москва-Каланчевская – Москва-Пассажирская-Курская, по которому после реконструкции будет открыто движение поездов МЦД-4 «Киевско-Горьковский».

Строительство началось полгода назад. В феврале объект проинспектировал мэр Москвы Сергей Собянин. По его словам, Восточный станет частью уникального транспортного хаба, объединяющего МЦК, метро, наземный транспорт и поезда дальнего следования. Здесь будет организована комфортная пересадка нагородской транспорт – пассажиры поездов дальнего следования смогут быстро добираться до большинства районов Москвы и Подмосковья или пересесть на аэроэкспресс.

Вместе с мэром объект проинспектировал заместитель гендиректора ОАО «Российские железные дороги» Олег Тони, отвечающий за реализацию проекта со стороны РЖД. С 2019 года он возглавляет Центр по развитию Центрального и Санкт-Петербургского транспортных узлов. Карьеру в РЖД Олег Тони начал в 2004-м и уже в августе 2005-го вошел в состав правления ОАО «РЖД».

По его словам, работы идут четко по графику. Ввод объекта запланирован к 1 мая, а первые пассажиры смогут опробовать новейшую инфраструктуру уже 29 мая. По уровню комфорта Восточный обещает стать одним из лучших в Европе.

«Вокзал строится по всем нормативам, – подчеркнул Олег Тони, – привычным уже для нас: это безбарьерная среда, Wi-Fi, зал повышенной комфортности, камеры хранения, комната матери и ребенка, то есть все, к чему мы привыкли в XXI веке, мы увидим здесь». К услугам пассажиров зал ожидания на 200 мест с USB-зарядками, зал приема делегаций, универсальные билетные кассы. Безбарьерная среда будет включать в себя четыре эскалатора и три лифта, которые облегчат пользование вокзалом, в том числе пожилым людям и мамам с детскими колясками.

Общая площадь комплекса составит почти 10 тысяч квадратных метров. Строятся две пассажирские платформы: одна из них высокая длиной 525 метров предназначена для поездов дальнего следования, вторая 300-метровая низкая – для скоростных «Стрижей». Платформы оснащены навесами на всю длину, защищающими пассажиров от солнечных лучей и осадков.

Проектом предусмотрено два выхода из вокзала – в сторону станции метро «Черкизовская» и стадиона «Локомотив» и в сторону Амурской улицы. После открытия Восточного вокзала пассажиропоток ТПУ «Черкизово» увеличится на треть – до 74 тысяч пассажиров в сутки, включая 24,5 тысячи пассажиров поездов дальнего следования.

Пересесть на метро и МЦК они смогут за считанные минуты. Для этого пассажирам надо будет пройти по новому 50-метровому надземному переходу, оснащенный остеклением с противосолнечным покрытием и инфракрасными излучателями для защиты от наледи.

Пересадка будет комфортной в любую погоду – по самым современным европейским стандартам.

Олег Тони пояснил, как пассажиры поездов дальнего следования смогут быстро добираться до аэропортов. Путь до станции «Окружная» для пересадки на аэроэкспресс в «Шереметьево» составит всего 18 минут, до станции «Верхние Котлы» для пересадки на аэроэкспресс до «Домодедово» – 29 минут.

Преимущества нового транспортного узла по достоинству оценят и жители регионов. Так, пассажиры из Нижегородской области смогут оплачивать поездки на МЦК, метро или в наземном транспорте картой «Тройка», купить которую они теперь могут в своем городе. Соглашение об этом заключили транспортные ведомства Москвы и Нижегородской области. Стоимость проезда для этих пассажиров будет ниже за счет бесплатных пересадок, доступных по «Тройке».

Что касается десятков тысяч местных жителей, то, по словам Олега Тони, выход в сторону Амурской улицы обеспечит им комфортный доступ к метро и МЦК. Путь станет вдвое короче. Если сейчас пешком до ближайшей станции метро можно добраться за 25-30 минут, то после открытия вокзала время пути сократится до 12-15 минут. Кстати, между Восточным и жилыми кварталами Гольяново появится специальная пешеходная зона с велодорожками.

По словам Олега Тони, одновременно с вокзалом возводится и второй терминал станции МЦК «Локомотив», ввод которого запланирован на третий квартал 2021 года. Он обеспечит комфортный выход пассажиров к Окружному проезду в сторону стадиона «Локомотив», что снизит нагрузку на основной терминал станции, связанный с метро и вокзалом. В перспективе строящийся терминал может получить дополнительный выход в сторону Амурской улицы. После открытия Восточного вокзала нагрузка на станции метро «Курская» Кольцевой и Арбатско-Покровской линий, а также «Чкаловская» Люблинско-Дмитровской линии снизится на 25 тысяч человек в сутки.

Также в будущем предполагается реконструкция Окружного проезда и строительство дополнительных проездов вдоль Северо-Восточной хорды с организацией движения наземного общественного транспорта, добавил Олег Тони.

«Восточный» станет десятым московским вокзалом. Возможно, он послужит примером для преобразования других вокзалов, которые в рамках масштабного проекта РЖД планируется превратить в новые центры притяжения граждан.

<https://rg.ru/2021/03/12/v-moskve-vozvoditsia-odin-iz-luchshih-zheleznodorozhnyh-vokzalov-evropy.html>

ПРАЙМ; 2021.03.12; ЗАММИНИСТРА ТРАНСПОРТА РФ ПОШИВАЙ СМЕНИЛ ЦВЕТКОВА В СОВЕТЕ ДИРЕКТОРОВ НМТП

Заместитель министра транспорта Александр Пошивай вошел в совет директоров «Новороссийского морского торгового порта», он сменил экс-замминистра транспорта Юрия Цветкова, следует из соответствующего распоряжения кабмина.

«Назначить представителем Российской Федерации в совет директоров ПАО «Новороссийский морской торговый порт»..., в отношении которого используется специальное право на участие Российской Федерации в управлении им («золотая акция»), заместителя министра транспорта Российской Федерации Пошивая А.И. ...», – отмечается в документе.

В середине января председатель правительства РФ Михаил Мишустин освободил замминистра транспорта Юрия Цветкова от должности по его просьбе, назначив на этот пост Пошивая, возглавлявшего Росморречфлот.

В начале марта акционеры стивидора выдвинули почти всех действующих членов совета директоров предприятия, кроме руководителя Росимущества Вадима Яковенко, для

голосования на годовом собрании, а также двух новых кандидатов: замруководителя Росимущества Михаила Попова и гендиректора ООО «Транснефть – Сервис» Романа Федотова.

Совет директоров НМТП состоит из семи человек. Помимо **Пошивая**, это в него входят руководитель Росимущества Вадим Яковенко, вице-президенты «Транснефти» Рашид Шарипов и Сергей Андронов, первый вице-президент «Транснефти» Максим Гришанин, гендиректор НМТП Сергей Киреев. В сентябре прошлого года совет директоров порта избрал своего нового председателя – вице-президента «Транснефти» Вячеслава Скворцова.

ТАСС; 2021.03.13; СПЕЦИАЛИСТЫ МОРСПАССЛУЖБЫ ПЕРЕДАЛИ ВЛАДЕЛЬЦУ СУДНО, ГОРЕВШЕЕ В ЯПОНСКОМ МОРЕ

Специалисты Морспасслужбы отбуксировали к причалу на острове Русский и передали владельцу рыбопромысловое судно «Витим», на борту которого 6 марта произошел пожар. Об этом ТАСС в субботу сообщил **пресс-секретарь Росморречфлота Алексей Кравченко**.

«Судно доставили к причалу на острове Русском на мысе Поспелова, оно передано судовладельцу», – сказал Кравченко, уточнив что операция была завершена около 17:00 (10:00 мск) в субботу.

На судне сохраняется крен 5-8 градусов, но очагов возгорания нет.

Рыболовецкое судно «Витим» загорелось 6 марта в акватории залива Петра Великого в районе острова Аскольд. На его борту находились 30 человек, они на спасательных плотках покинули судно, а затем были подняты рыболовецким судном «Алчан», которое доставило их во Владивосток. Один из моряков повредил руку.

«Витим» принадлежит ООО «Пасифик Краб» и ходит под флагом РФ, порт приписки – Владивосток.

<https://tass.ru/obschestvo/10896755>