



Ежедневный мониторинг СМИ

17 МАРТА 2021

СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2021.03.16; СЕТКУ МАРШРУТОВ ЕДИНОЙ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ АВИАКОМПАНИИ СФОРМИРУЮТ В МАРТЕ	5
РИА НОВОСТИ; 2021.03.16; КАЛИНИНГРАДСКИЕ ВЛАСТИ ЖДУТ СОГЛАСОВАНИЯ ДОРОЖНОЙ КАРТЫ ТРАНСПОРТНОЙ ДОСТУПНОСТИ РЕГИОНА.....	5
ИЗВЕСТИЯ; 2021.03.16; ПЕСКОВ ПЕРЕАДРЕСОВАЛ ОПЕРШТАБУ ВОПРОС О НАЧАЛЕ АВИАСООБЩЕНИЯ С ДРУГИМИ СТРАНАМИ	6
КОММЕРСАНТЪ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.03.17; БЕСПИЛОТНЫЙ ТРАНСПОРТ ИЗБАВЛЯЕТСЯ ОТ ЛЮДЕЙ; ДЛЯ ВЫСОКОАВТОМАТИЗИРОВАННЫХ АВТО ВВЕДУТ ШТРАФЫ, ТЕХОСМОТР И ТАРИФЫ ОСАГО	7
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.03.16; ТРАНСПОРТНЫЕ ОБЪЕКТЫ МОГУТ ОСТАТЬСЯ БЕЗ ВЕДОМСТВЕННОЙ ОХРАНЫ	9
ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2021.03.17; АВИАТОРЫ ПРОСЯТ ОТЛОЖИТЬ ПЕРЕОБОРУДОВАНИЕ ПОСАДОЧНЫХ ПЛОЩАДОК В ПОСЕЛКАХ И ДЕРЕВНЯХ; ЭТО ТРЕБОВАНИЕ РАЗРУШИТ МЕСТНЫЕ АВИАЛИНИИ, ПРЕДУПРЕЖДАЮТ ОНИ	10
ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2021.03.17; «НА РЫНКЕ АВИАПЕРЕВОЗОК НА ДАЛЬНОМ ВОСТОКЕ КОНКУРЕНЦИЯ НЕВОЗМОЖНА»; ГЛАВА «АВРОРЫ» КОНСТАНТИН СУХОРЕБРИК – О МИЛЛИАРДНЫХ СУБСИДИЯХ, ЗАКУПКЕ ИНОСТРАННЫХ САМОЛЕТОВ И НЕОБХОДИМОСТИ СНИЗИТЬ ТРЕБОВАНИЯ К РЕГИОНАЛЬНЫМ АЭРОПОРТАМ	11
ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЯ ПЕРЦЕВА; 2021.03.17; ФУРАМ НА СМЕХ: БИЗНЕС ПРОСИТ ОТМЕНИТЬ ЗАПРЕТ НА ПРОЕЗД ГРУЗОВИКОВ ПО МКАД; ВВОДИМЫЕ С АПРЕЛЯ ОГРАНИЧЕНИЯ УВЕЛИЧАТ ИЗДЕРЖКИ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ И МОГУТ ОТРАЗИТЬСЯ НА ЦЕНАХ	16
КОММЕРСАНТЪ; АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ; 2021.03.17; ПРОДУКТАМ ВЫПИШУТ ПРОПУСК; БИЗНЕС ОБЕСПОКОЕН ИЗМЕНЕНИЯМИ ПРАВИЛ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК ПО МОСКВЕ	18
КОММЕРСАНТЪ; ЮРИЙ БАРСУКОВ; 2021.03.17; ПОЛЬША СОКРАТИТ ЗАКУПКИ РОССИЙСКОЙ НЕФТИ; КОНТРАКТ ORLEN И «РОСНЕФТИ» ПЕРЕЗАКЛЮЧЕН СО СНИЖЕНИЕМ ОБЪЕМОВ	19
КОММЕРСАНТЪ С-ПЕТЕРБУРГ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2021.03.17; ИНВЕСТПРОЕКТ ПОРТА В ПРИМОРСКЕ ПРОВЕРЯТ ПОВТОРНО; В МАЕ ТЕРМИНАЛ НА БАЛТИКЕ МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ РАЗРЕШЕНИЕ ДЛЯ НАЧАЛА СТРОИТЕЛЬСТВА	20
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; КИРА ЛАТУХИНА; 2021.03.17; ПРОЕХАТЬ ПО КОЛЬЦУ; ВЛАДИМИР ПУТИН ОБСУДИЛ С АНДРЕЕМ ВОРОБЬЕВЫМ КРУПНЫЕ ИНВЕСТПРОЕКТЫ ПОДМОСКОВЬЯ	21
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; МАРИНА ЛЕДЯЕВА; 2021.03.17; ЖЕНЩИНА ВЫСОКОГО ПОЛЕТА; ВАЛЕРИЯ ОСИПЧУК УПРАВЛЯЕТ САМОЛЕТОМ ПО-ГАГАРИНСКИ – СИДЯ НА ПОДУШКЕ	22
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.03.17; ПОДЪЕМНЫЕ ЦЕНЫ; КУДА НЕДОРОГО СЛЕТАТЬ ПО РОССИИ ВЕСНОЙ.....	24

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; ЕЛЕНА БУГАЙСКАЯ; 2021.03.17; ЗЕЛЕНЬЙ ПАСПОРТ; КОГДА ПОЯВИТСЯ СЕРТИФИКАТ О ПРИВИВКАХ, КОТОРЫЙ ПОЗВОЛИТ ПУТЕШЕСТВОВАТЬ ПО ЕС	25
КОММЕРСАНТЬ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2021.03.17; ГОСАУДИТОРЫ ПОДСТРОИЛИСЬ ПОД КРИЗИС; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ПОДВЕЛА ИТОГИ 2020 ГОДА	26
КОММЕРСАНТЬ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2021.03.17; КРАСНА КАЗНА ПЛАТЕЖАМИ; ФЕДЕРАЛЬНОЕ КАЗНАЧЕЙСТВО ПОДВЕЛО ИТОГИ СВОЕЙ МОДЕРНИЗАЦИИ	28
1 КАНАЛ; АНТОН ВЕРНИЦКИЙ; 2021.03.16; РАЗВИТИЕ МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ ВЛАДИМИРА ПУТИНА НА ВСТРЕЧЕ С ГЛАВОЙ РЕГИОНА	29
РОССИЯ 24 ВЕСТИ NET; 2021.03.16; «БЕЗНАДЗОРНЫЕ» БЕСПИЛОТНИКИ ВЫХОДЯТ НА ДОРОГИ РОССИИ	30
РОССИЯ 1 ВЕСТИ; ЛЮДМИЛА ВЕСЕЛОВА; 2021.03.16; МЕЖДУ БЛАГОВЕЩЕНСКОМ И КНР ЗАРАБОТАЛА ПЕРЕПРАВА. ВЕСТИ	31
ВЕСТИ ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; АННА КАЛЬЧУК; 2021.03.16; В НЕБО С НОВОЙ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНОЙ ПОЛОСЫ ХАБАРОВСКОГО АЭРОПОРТА ПОДНЯЛСЯ ПЕРВЫЙ САМОЛЕТ	31
РОССИЯ 24; 2021.03.17; РЖД РАЗМЕЩАЮТ БЕССРОЧНЫЕ «ЗЕЛЕНЬЕ» ЕВРООБЛИГАЦИИ	32
РОССИЯ 24; 2021.03.16; В АКВАТОРИИ АВАЧИНСКОЙ БУХТЫ ПРИСТУПИЛИ К ПОДЪЕМУ ЗАТОНУВШЕГО СУДНА. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»	32
РОССИЯ 1 ВЕСТИ В 20:00; 2021.03.16; БУДЕТ ДОПРОШЕНА ЛОКОМОТИВНАЯ БРИГАДА: СКР ВЫЯСНЯЕТ ПРИЧИНЫ АВАРИИ НА УРАЛЕ	33
REGNUM; 2021.03.16; В БЕЛГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ ПО НАЦПРОЕКТУ ОТРЕМОНТИРУЮТ 265 КМ АВТОДОРОГ	34
ФЕДЕРАЛ ПРЕСС; 2021.03.16; В ДЗЕРЖИНСКЕ ЗА ГОД КАПИТАЛЬНО ОТРЕМОНТИРУЮТ ПЯТЬ УЧАСТКОВ ДОРОГ	34
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.03.16; НА КАМЧАТКЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ 18 МОСТОВ	34
ТАСС; 2021.03.16; СТОИМОСТЬ РЕМОНТА ДОРОГ В НАЛЬЧИКЕ В 2021 ГОДУ ПО НАЦПРОЕКТУ СОСТАВИТ ПОЧТИ 500 МЛН РУБ.	35
REGNUM; 2021.03.16; В ПЕНЗЕ ЗА ГОД ОБОРУДУЮТ БОЛЕЕ 20 ПЕШЕХОДНЫХ ПЕРЕХОДОВ	35
НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.03.16; В ПСКОВЕ ПЛАНИРУЮТ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ ТРИ ДОРОГИ В 2021 ГОДУ	36
2021.03.16; В ТПП РФ ОБСУДИЛИ ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА В СВЕТЕ ВЫПОЛНЕНИЯ РЕЗОЛЮЦИИ СЪЕЗДА СОЮЗА ТРАНСПОРТНИКОВ РОССИИ	36
ТАСС; 2021.03.16; КАБМИН ПОРУЧИЛ ДО 15 АПРЕЛЯ ПРОРАБОТАТЬ МЕХАНИЗМ ПОДДЕРЖКИ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ АВТОКОМПОНЕНТОВ	38
ТАСС; 2021.03.16; ПОДГОТОВКУ КАДРОВ ДЛЯ ШЕЛКОВОГО ПУТИ ОБСУДЯТ УЧАСТНИКИ МЕЖДУНАРОДНОГО ТЕЛЕМОСТА 18 МАРТА	38
ТАСС; 2021.03.16; РФ В 2020 Г. ПЕРЕОРИЕНТИРОВАЛА ЭКСПОРТ УГЛЯ НА ВОСТОЧНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ – МИНЭНЕРГО	39
ТАСС; 2021.03.16; В РОССИИ ПОЯВИТСЯ ЕДИНЫЙ РЕЕСТР СВАЛОК И ЗАБРОШЕННЫХ ОБЪЕКТОВ	39
ВЕСТИ ВЛАДИВОСТОК; 2021.03.16; ВЛАДИМИРСКИЙ ОБЩЕСТВЕННИК ВОШЕЛ В КООРДИНАЦИОННЫЙ СОВЕТ ОНФ ПО РАБОТЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА	40

Ъ; 2021.03.16; ПЕРМЬ ВОШЛА В ПЯТЕРКУ ЛИДЕРОВ ПУБЛИЧНОЙ ПОВЕСТКИ ПО РАЗВИТИЮ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА	40
Ъ САРАТОВ; СЕРГЕЙ ПЕТУНИН; 2021.03.17; АРЕСТ ИЗ-ЗА АРЕСТА; НАЧАЛЬНИК АСТРАХАНСКОЙ ТАМОЖНИ ВЗЯТ ПОД СТРАЖУ ПО ПОДОЗРЕНИЮ В ПРЕВЫШЕНИИ ПОЛНОМОЧИЙ.....	41
НИА ТОМСК; 2021.03.16; ТОМСКАЯ ОБЛАСТЬ ПРИНЯЛА УЧАСТИЕ В ПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ПО ДОРОГАМ.....	43
ТАСС; 2021.03.16; РАЗБОРНЫЙ ПРОЛЕТ СМОНТИРУЮТ НА МЕСТЕ РУХНУВШЕГО МОСТА В ДАГЕСТАНЕ В БЛИЖАЙШИЕ ДНИ.....	43
ТАСС; 2021.03.16; ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА БЕСПИЛОТНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ В «ПЕСОЧНИЦАХ» ЛЯЖЕТ НА РАЗРАБОТЧИКОВ – ЭКСПЕРТ	44
ТАСС; 2021.03.16; КАРТЫ «ТРОЙКА» ПРОТЕСТИРУЮТ В ГОРОДСКОМ ТРАНСПОРТЕ УЛЬЯНОВСКА	45
ИНТЕРФАКС; 2021.03.16; ГОСДУМА ГОТОВА РАССМОТРЕТЬ ПОПРАВКИ ОБ УСИЛЕНИИ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ВОЖДЕНИЕ В НЕТРЕЗВОМ ВИДЕ – ДЕПУТАТ	45
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2021.03.17; СОСУЛЬКЕ ДОБАВЯТ ОТВЕТСТВЕННОСТИ; ДЕПУТАТЫ ПРЕДЛОЖИЛИ ОПЛАЧИВАТЬ УЩЕРБ ОТ УПАВШИХ НА МАШИНЫ ДЕРЕВЬЕВ ПО ОСАГО.....	45
КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2021.03.17; «СИТИМОБИЛ» ПОДБРОСИТ ЧЕРЕЗ ГЕТТ; ФАС СОГЛАСОВАЛА ПАРТНЕРСТВО АГРЕГАТОРАМ ТАКСИ.....	46
РБК; AUTONEWS; АЛИНА РАСПОПОВА; 2021.03.17; НОВЫЕ ПРАВИЛА СДАЧИ НА ПРАВА: В ГИБДД РАССКАЗАЛИ ОБО ВСЕХ ИЗМЕНЕНИЯХ	47
ТАСС; 2021.03.17; В «АЭРОФЛОТЕ» ОЖИДАЮТ ВОССТАНОВЛЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО РЫНКА АВИАПЕРЕВОЗОК НЕ РАНЕЕ 2024 ГОДА.....	50
ТАСС; 2021.03.16; В ГОСДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ОГРАНИЧИТЬ ЧАСОМ ПРЕДЕЛЬНОЕ ВРЕМЯ ВЫДАЧИ БАГАЖА В АЭРОПОРТУ	50
ТАСС; 2021.03.16; ТРУТНЕВ: ЕДИНАЯ ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ АВИАКОМПАНИЯ ДОЛЖНА НАЧАТЬ РАБОТУ В ТЕЧЕНИЕ МЕСЯЦА.....	50
ТАСС; 2021.03.16; НА КАМЧАТКЕ НАЧАЛАСЬ ПРОДАЖА АВИАБИЛЕТОВ ПО СУБСИДИРОВАННОЙ ЦЕНЕ В ОТДАЛЕННЫЙ ПОСЕЛОК	51
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.03.16; В МЕЖДУНАРОДНОМ АЭРОПОРТУ ХАБАРОВСК ЗАВЕРШИЛИ ПЕРВЫЙ ЭТАП РЕКОНСТРУКЦИИ ...	52
РЖД-ПАРТНЕР; ПАВЕЛ БЕЛОВ; 2021.03.16; СУБСИДИИ АВИАПЕРЕВОЗОК В БЛАГОВЕЩЕНСК ИЗ ДРУГИХ ГОРОДОВ СТРАНЫ ПОМОГУТ ПОВЫСИТЬ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ ТУРОВ НА КОСМОДРОМ ВОСТОЧНЫЙ	52
Ъ; ИЛЬЯ НИКОЛАЕВ; 2021.03.16; В КРАСНОЯРСКЕ СКР НАПРАВИЛ В СУД ДЕЛО О ПАДЕНИИ ИНВАЛИДА-КОЛЯСОЧНИКА С ТРАПА САМОЛЕТА В АЭРОПОРТУ	53
Ъ; 2021.03.16; ФАС ОШТРАФОВАЛА АЭРОПОРТ НОВОСИБИРСКА НА 35 МЛН РУБЛЕЙ ЗА НАРУШЕНИЯ НА ТОРГАХ.....	53
ФЕДЕРАЛПРЕСС; 2021.03.16; СКАНДАЛЬНЫЙ АУКЦИОН НА КАПРЕМОНТ СТАДИОНА В НОВОКУЗНЕЦКЕ ЗАКОНЧИЛСЯ СМЕНОЙ ПОДРЯДЧИКА.....	54
ТАСС; 2021.03.16; В ПОДМОСКОВЬЕ СОЗДАЛИ 28 Ж/Д ПЕРЕЕЗДОВ ПРИ ПОДДЕРЖКЕ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЦЕНТРА	54
ПРАЙМ; 2021.03.16; МИШУСТИН ДАЛ ПОРУЧЕНИЯ ПО ПРОИЗВОДИТЕЛЯМ, ПЕРЕВОЗЯЩИМ ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ ПО Ж/Д	55
ТАСС; 2021.03.16; РОССИЯНЕ СМОГУТ ОТПРАВИТЬСЯ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ КРУИЗ ПО РФ С КЕШБЭКОМ	55

ПРАЙМ; 2021.03.16; РЖД ОТМЕЧАЮТ СТОИМОСТЬ Ж/Д ДОСТАВКИ В КОНТЕЙНЕРАХ МЕЖДУ АЗИЕЙ И ЕС В 2 РАЗА НИЖЕ МОРСКОЙ	56
ПРАЙМ; 2021.03.16; АССОЦИАЦИЯ ПРЕДЛАГАЕТ ВВЕСТИ ПОСТОЯННУЮ СУБСИДИЮ НА ПУСТЫЕ РЕФКОНТЕЙНЕРЫ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК	56
ПРАЙМ; 2021.03.16; УВЗ РАЗРАБОТАЛ НОВЫЙ ТИП ПОЛУВАГОНА.....	57
ПРАЙМ; 2021.03.16; АРМЯНСКАЯ «ДОЧКА» РЖД ЗАЯВИЛА О РОСТЕ В 2,5 РАЗА ЧИСЛА КРАЖ И ПОРЧИ ИМУЩЕСТВА КОМПАНИИ.....	57
ПРАЙМ; 2021.03.16; ДВИЖЕНИЕ ПО ОДНОМУ ИЗ ПУТЕЙ НА ПЕРЕГОНЕ СЫРОСТАН – ХРЕБЕТ ВОССТАНОВЛЕНО.....	58
ТАСС; 2021.03.16; БОЛЕЕ ТРЕТИ ОПРОШЕННЫХ РОССИЯН ПОДДЕРЖИВАЮТ ИДЕЮ ОТКРЫТИЯ ФИТНЕС-КЛУБОВ НА Ж/Д ВОКЗАЛАХ.....	58
РИА НОВОСТИ; 2021.03.17; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА СОЧЛА ПЛАНИРУЕМЫЙ ВЫПУСК СУДОВ МАЛОЙ АВИАЦИИ НЕДОСТАТОЧНЫМ	59
ИНТЕРФАКС; 2021.03.16; ЗАКОНОПРОЕКТ О ЗАПРЕТЕ НА РЕЙДОВУЮ ПЕРЕВАЛКУ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ ВНЕСУТ В ГОСДУМУ ДО КОНЦА СЕССИИ – АБРАМЧЕНКО	60
ИНТЕРФАКС; 2021.03.16; «ВОДОХОДЬ» ПЛАНИРУЕТ ОБНОВЛЯТЬ ПАССАЖИРСКИЙ ФЛОТ, БУДЕТ СТРОИТЬ КАТАМАРАНЫ И ЭЛЕКТРОСУДА	60

ПУБЛИКАЦИИ

ТАСС; 2021.03.16; СЕТКУ МАРШРУТОВ ЕДИНОЙ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ АВИАКОМПАНИИ СФОРМИРУЮТ В МАРТЕ

Работа по созданию маршрутной сетки единой дальневосточной авиакомпании завершится в конце марта. Как сообщил ТАСС глава Минвостокразвития **Алексей Чекунков**, ключевые маршруты уже определены.

«Мы завершаем создание маршрутной сетки, эта работа будет завершена до конца марта. Определены уже ключевые маршруты, сформирована заявка и согласована с **Минтрансом**», – сказал министр.

Он отметил, что планируемый объем финансирования единой дальневосточной авиакомпании из федерального бюджета в 2021 году составляет около 3,5 млрд рублей.

«Предварительно, объемы [финансирования из федерального бюджета] – 3,5 млрд рублей, которые будут выделены авиакомпании «Аврора», авиакомпании «Якутия», «Полярные авиалинии» и другим участникам нашего консорциума с тем, чтобы субсидировать внутрирегиональные и межрегиональные перевозки уже в этом году», – сказал Чекунков, уточнив, что предложение финансирования будет дорабатываться с Минфином.

На прошлой неделе газета «Ведомости» со ссылкой на проект скорректированного плана по достижению национальных целей развития РФ до 2024 года сообщала, что создаваемая дальневосточная авиакомпания не будет финансироваться из федерального бюджета в 2021-2023 годах. Ранее **министр транспорта РФ Виталий Савельев** на совещании президента **Владимира Путина** с членами правительства сообщил, что Сахалинская область приобрела у ПАО «Аэрофлот» 51% акций авиакомпании «Аврора» за один рубль, и на текущий момент дальневосточная региональная компания «Аврора» создана.

В декабре 2019 года президент по итогам совещания с правительством поручил внести предложения о создании авиакомпании для перевозок на Дальнем Востоке. Проект включен в национальную программу социально-экономического развития Дальнего Востока на период до 2024 года и на перспективу до 2035 года.

Предполагается, что Сахалинская область сохранит за собой 50% минус одна акция, остальные регионы ДФО – по 5% акций, а Минвостокразвития – «золотую акцию», т. е. обеспечит госконтроль над деятельностью акционерного общества для обеспечения равноправного доступа всех жителей Дальнего Востока к услугам этой авиакомпании.

<https://tass.ru/obschestvo/10919139>

РИА НОВОСТИ; 2021.03.16; КАЛИНИНГРАДСКИЕ ВЛАСТИ ЖДУТ СОГЛАСОВАНИЯ ДОРОЖНОЙ КАРТЫ ТРАНСПОРТНОЙ ДОСТУПНОСТИ РЕГИОНА

Калининградские власти ожидают принятия проекта дорожной карты по обеспечению транспортной доступности региона и просят **Минтранс** посодействовать в его согласовании с причастными ведомствами, сообщила **пресс-служба** правительства Калининградской области.

Как сообщила **пресс-служба**, во вторник состоялась рабочая встреча **министра транспорта России Виталия Савельева** с губернатором Калининградской области Антоном Алихановым, на которой они обсудили вопросы развития транспортной инфраструктуры региона.

«Губернатор напомнил о разработанном проекте дорожной карты по обеспечению транспортной доступности Калининградской области и попросил у **Минтранса**

Министерство транспорта РФ

содействия в его согласовании с причастными ведомствами и дальнейшем утверждении», – говорится в сообщении.

По информации регионального правительства, сейчас в регионе реализуется несколько крупных инфраструктурных проектов. Завершается строительство первого этапа северного обхода Калининграда. Благодаря поддержке **Минтранса РФ** стартовал второй этап объекта. В дальнейшем планируется замкнуть окружную дорогу, соединив северный и южный обходы областного центра. Кроме этого, в рамках реализации проекта строительства Приморского кольца подготовлена проектно-сметная документация дороги от Светлогорска до Янтарного.

На совещании обсудили развитие морского транспорта. Среди приоритетных проектов – строительство порта в Пионерском, а также реконструкция Калининградского канала для обеспечения глубин для прохода больших судов. Ведётся строительство двух паромов на маршрут Усть-Луга – Балтийск, завершить которое планируется на 2021 и 2022 годы.

Губернатор отметил необходимость расширения географии полетов из региона. В прошлом году пассажиропоток калининградского аэропорта «Храброво» превысил 2 миллиона человек, в планах на этот год – 2,8 миллиона пассажиров.

Сообщения по событию:

- [ПРАЙМ Бир, Москва, 16 марта 2021, Калининградские власти ждут согласования дорожной карты транспортной доступности региона](#)
- [ГТРК Калининград, Калининград, 16 марта 2021, Вопросы развития транспортной инфраструктуры региона обсудили в Минтрансе России](#)
- [Единая Россия Калининградская область \(kaliningrad.er.ru\), Калининград, 16 марта 2021, Состоялась рабочая встреча министра транспорта России с Антоном Алихановым](#)
- [Kaliningrad-life.ru, Калининград, 16 марта 2021, Алиханов рассказал министру транспорта РФ о кратном росте перевозок из Китая и расширении географии перелетов](#)
- [Kaliningrad-life.ru, Калининград, 16 марта 2021, Вопросы развития транспортной инфраструктуры региона обсудили в Минтрансе России](#)
- [Gorodskoyportal.ru/kaliningrad, Калининград, 16 марта 2021, Алиханов рассказал министру транспорта РФ о кратном росте перевозок из Китая и расширении географии перелетов](#)
- [Новости Калининграда \(kaliningrad-news.net\), Калининград, 16 марта 2021, Алиханов рассказал министру транспорта РФ о кратном росте перевозок из Китая и расширении географии перелетов](#)
- [Рамблер/авто \(auto.rambler.ru\), Москва, 16 марта 2021, Вопросы развития транспортной инфраструктуры региона обсудили в Минтрансе России](#)
- [Seldon.News \(news.myseldon.com\), Москва, 16 марта 2021, Минтранс России проработает вопрос поддержки дорожных проектов в Калининградской области](#)
- [News-Life \(news-life.pro\), Москва, 16 марта 2021, Алиханов рассказал министру транспорта РФ о кратном росте перевозок из Китая и расширении географии перелетов](#)

ИЗВЕСТИЯ; 2021.03.16; ПЕСКОВ ПЕРЕАДРЕСОВАЛ ОПЕРШТАБУ ВОПРОС О НАЧАЛЕ АВИАСООБЩЕНИЯ С ДРУГИМИ СТРАНАМИ

Вопрос о возобновлении авиасообщения с другими странами надо адресовать главе штаба по предупреждению завоза новой коронавирусной инфекции – **вице-премьеру** Татьяне Голиковой. Об этом 16 марта заявил **пресс-секретарь президента РФ** Дмитрий Песков.

По его словам, в Европе в настоящее время ситуация с заболеваемостью коронавирусом крайне нестабильная. «У нас-то как раз, скажем так, более оптимистичная картина в этом плане, что, однако, не дает нам возможности расслабляться», – отметил представитель Кремля.

Песков призвал граждан быть начеку, так как выявляются разные штаммы инфекции. Российские санитарные службы находятся в постоянном состоянии мобилизации с учетом их появления.

Пандемия коронавируса, объявленная Всемирной организацией здравоохранения более года назад, привела к частичному или полному закрытию авиасообщения между всеми государствами. Регулярное и чартерное авиасообщение было приостановлено Россией в марте в связи с ситуацией с коронавирусом. Позднее постепенно ограничения на авиасообщение с рядом государств снимались.

8 марта Всемирная туристическая организация сообщила, что из-за пандемии коронавируса иностранные туристы смогут без ограничений попасть только в пять стран – в Албанию, Доминиканскую Республику, Танзанию, Коста-Рику и Северную Македонию. К февралю 69 стран были закрыты для иностранцев. Еще 73 страны закрыли свои границы частично. 70 государств требуют от въезжающих туристов прохождения карантина или отрицательного теста на COVID-19.

10 марта «Аэрофлот» получил допуски на регулярные рейсы из Москвы в Монастир (Тунис), Пунта-Кану (Доминикана) и Доху (Катар).

3 премьер-министр России Михаил Мишустин подписал документы о возобновлении авиасообщения с Азербайджаном и Арменией. 27 января Россия также восстановила регулярное авиасообщение с Вьетнамом, Катаром, Индией и Финляндией.

<https://iz.ru/1137679/2021-03-16/peskov-pereadresoval-vopros-o-nachale-aviasoobshcheniia-s-drugimi-stranami>

КОММЕРСАНТЬ; ИВАН БУРАНОВ; 2021.03.17; БЕСПИЛОТНЫЙ ТРАНСПОРТ ИЗБАВЛЯЕТСЯ ОТ ЛЮДЕЙ; ДЛЯ ВЫСОКОАВТОМАТИЗИРОВАННЫХ АВТО ВВЕДУТ ШТРАФЫ, ТЕХОСМОТР И ТАРИФЫ ОСАГО

Первые по-настоящему беспилотные автомобили – без контроля со стороны инженера-испытателя на водительском сиденье – появятся на улицах Москвы, Санкт-Петербурга и других городов уже в 2021 году. Это предусматривает подготовленный Минтрансом правительственный план по развитию высокоавтоматизированного транспорта. Одновременно предстоит разработать и принять нормативные акты, определяющие предельные тарифы ОСАГО, периодичность прохождения техосмотра, штрафы для нового вида транспорта. Одним из «дискуссионных» остается вопрос, кто будет нести ответственность в случае, если беспилотник нарушит правила дорожного движения или станет виновником ДТП.

Первый вице-премьер Андрей Белоусов утвердил «комплекс мероприятий по тестированию и поэтапному вводу в эксплуатацию на дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств (ВАТС) без присутствия инженера-испытателя в салоне», сообщили в Минтрансе. Документ, разработанный по поручению президента Владимира Путина, пока не опубликован. Однако “Ъ” ознакомился с текстом.

Напомним, с 2019 года, согласно постановлению правительства №1415, в 13 регионах проводятся испытания беспилотных авто с инженером-испытателем, контролирующим процесс с водительского кресла. Эксперимент продлится до марта 2022 года, сейчас идет сбор и анализ данных. По новому плану во втором квартале 2021 года в «отдельных субъектах» создадут «условия» по допуску на дороги беспилотных автомобилей, которые смогут передвигаться без человека в салоне. Перечень регионов еще не утвержден, пояснили “Ъ” в Минтрансе: «Вероятно, в первую очередь это будут территории, где

эксперимент проводится наиболее продолжительное время, – Москва, Санкт-Петербург, Татарстан». В постановление №1415 внесут коррективы, согласно которым эксперимент продолжится и после 2022 года. При этом будут созданы «дополнительные условия для более продвинутых вариантов опытной эксплуатации ВАТС», пояснил “Ъ” директор департамента цифрового развития Минтранса Дмитрий Баканов.

Правительственный план предполагает разработку до конца 2021 года федерального закона, в котором опишут полномочия госорганов в области «формирования политики в сфере высокоавтоматизированных и инновационных транспортных средств». Документ установит требования к перевозке пассажиров и грузов, к обязательному наличию ОСАГО (в частности, предельные тарифы для нового вида транспорта), периодичности прохождения техосмотра. После принятия базового закона правительство разработает поправки к ПДД (в действующих правилах беспилотники не упоминаются), порядок расследования ДТП с участием беспилотных авто, правила перевозки пассажиров и грузов, правила аккредитации операторов ТО для диагностики нового вида транспорта. Планируются и поправки к КоАП с санкциями за нарушение правил эксплуатации беспилотных машин. Сейчас, напомним, санкции направлены против водителя или владельца транспортного средства. Однако кто будет наказан за нарушение (или в ДТП) в случае с беспилотником, пока неясно. **«Вопрос определения ответственности является дискуссионным и требует глубокой проработки, – пояснили “Ъ” в Минтрансе. – Механизм определения субъекта правонарушения должен быть гибким и учитывать различные аспекты эксплуатации ВАТС».**

Рассчитанный до 2024 года план готовился с учетом позиции МВД, Минфина, Минэкономразвития, Минюста, Минцифры, Минпромторга, МИДа, МЧС, ФСО, ФСБ, Банка России, Росстандарта, рассказали в Минтрансе. Привлекались специалисты Российского союза автостраховщиков (РСА), «Яндекса», КАМАЗа, «Сбера», группы ГАЗ, ПАО «Газпром нефть».

Беспилотные автомобили «Яндекса» (их 160 штук) уже могут двигаться в полностью автономном режиме, рассказали “Ъ” в компании. «В условиях небольшого города, например Иннополиса (город-спутник Казани. – “Ъ”), наши автомобили более двух лет совершают поездки с инженером-испытателем на пассажирском сиденье, – поясняют в «Яндексе». – В ряде других локаций также возможно постепенное исключение страхующего инженера из управления». В компании также пояснили, что беспилотные авто «фиксируют все происходящее вокруг с помощью камер и сенсоров, сохраняя информацию о поездке» – это может помочь восстановить картину при расследовании аварий. «Вопрос определения субъекта ответственности (в случае нарушения правил – Ъ) сейчас стоит на повестке регуляторов всех стран мира, – заявили “Ъ” в пресс-службе «Сбера». – Как и в случае с авариями обычных машин, единого ответа на вопрос о том, кто виноват, нет».

Появление беспилотных автомобилей потребует изменений и в закон об ОСАГО и другие связанные с ним нормативные акты, говорит исполнительный директор РСА Евгений Уфимцев. Оценить влияние таких перемен на страховые тарифы пока сложно, говорит господин Уфимцев, поскольку непонятно, как часто они будут попадать в ДТП. Сейчас тарифный коридор не предполагает использования автомобиля без водителя, говорят в РСА, а для страховщика это, очевидно, будет «весомым фактором при определении премии».

Динамично развивающиеся технологии не должны быть слишком зарегулированными, считает координатор движения «Синие ведерки» Петр Шкуматов: нормативную базу вообще лучше пока не трогать, продолжая собирать данные в рамках действующего эксперимента. Разработчики плана не подумали о судьбе водителей, которые могут потерять работу после появления беспилотников, добавил господин Шкуматов. В

транспортной отрасли, по его оценкам, трудится около 8 млн человек. Разрабатывать правила ТО для нового вида транспорта рано на фоне «неразберихи и хаоса» в области техосмотра для традиционных авто, считает председатель совета директоров группы компаний «Техностайл» Раппа Ахьядов. «Сначала следует разобраться с базовыми вещами в области безопасности движения, а потом уже смотреть в перспективных направлениях», – говорит господин Ахьядов.

<https://www.kommersant.ru/doc/4730707>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.03.16; ТРАНСПОРТНЫЕ ОБЪЕКТЫ МОГУТ ОСТАТЬСЯ БЕЗ ВЕДОМСТВЕННОЙ ОХРАНЫ

Вокзалы, мосты, тоннели, аэропорты и некоторые другие объекты транспортной инфраструктуры могут остаться без надлежащей защиты от посягательств злоумышленников из-за коллизий в законодательстве. Законопроект, который рассматривает Госдума, выведет такие объекты из-под защиты подразделениями ведомственной охраны **Минтранса России**, а другие компании не всегда смогут обеспечить должный уровень безопасности, считают представители отрасли.

Законопроект разработан по инициативе Федеральной службы войск национальной гвардии, чтобы упорядочить отношения между ведомствами и подразделениями ведомственной охраны. Изменения будут внесены в федеральный закон «О ведомственной охране». В частности, предполагается ввести прямой запрет для ведомственной охраны брать под защиту объекты, не включенные в утверждаемый перечень объектов. Сейчас подразделения ведомственной охраны **Минтранса** имеют право охранять также другие объекты, не включенные в перечень.

Коллизия заключается в том, что в перечень будут включаться только те объекты, которые уже находятся под ведомственной охраной. Если же, например, построен новый тоннель включить его в перечень будет уже невозможно. Кроме того, из перечня по формальным признакам постепенно будут выпадать все больше объектов. Происходить это может, если, скажем, у какого-то здания поменяется адрес или у сооружения изменится название, пояснили «РГ» в Управлении ведомственной охраны **Минтранса России.**

Прийти на часть таких объектов смогут частные охранные организации (ЧОО), поскольку поставщиков охранных услуг привлекают на конкурсной основе. Небольшие фирмы вполне могут стать победителем аукциона, предлагая невысокую цену за свои услуги, так как у них нет расходов на персонал, на транспорт, на специальное оборудование. При этом более профессиональные и лучше оснащенные подразделения ведомственной охраны не смогут участвовать в конкурентных процедурах, так как эти объекты не будут включены в перечень. Аукционы приводят к демпингу, когда охранные компании предлагают цену существенно ниже рентабельности качественной услуги, поясняет **председатель союза подразделений транспортной безопасности «Транспортная безопасность» Виталий Зарудин**. «Как правило компании, устроившие существенный демпинг, не в состоянии оказать услугу по защите на должном уровне. В тоже время, попытки отдельных заказчиков «защититься от демпинга» избыточными требованиями к подразделениям транспортной безопасности только ограничивают круг добросовестных участников закупки», – указывает он.

Есть и другая опасность. ЧОО смогут брать под охрану не все объекты, некоторые объекты частным охранным фирмам охранять запрещено. В этом случае, ни ЧОО, ни подразделения ведомственной охраны вообще не смогут участвовать в конкурентных процедурах. Тогда либо объекты останутся вовсе без охраны, либо она будет назначена на безальтернативной основе, единственным возможным вариантом станет ФГУП «Охрана». Транспортники считают, что это приведет к росту стоимости охранных услуг, которую заложат в тарифы для пассажиров.

В управлении ведомственной охраны **Минтранса России** выход из создавшей ситуации видят во внесении поправок в законопроект. В частности, предлагают определить перечень объектов для «обязательной» охраны. Это позволит исключить различные трактовки и напрямую закрепить виды объектов, подлежащих обязательной охране со стороны подразделений ведомственной охраны.

Кроме того, представители транспортной отрасли считают, что нужно запретить ведомственной охране брать под защиту объекты вне сферы влияния своего ведомства, но при этом разрешить охранять объекты своего ведомства, вне зависимости от того, включены они в перечень или нет. Тогда само ведомство, то есть **Минтранс**, будет определять, какие объекты охранять в обязательном порядке с помощью подразделений ведомственной охраны, а какие выносить на общий рынок.

Подобным путем пошли в железнодорожном транспорте. Правительство России своим распоряжением может определять перечни особо важных объектов и грузов, защиту которых берет на себя в обязательном порядке ведомственная охрана.

В подразделениях транспортной безопасности, в отличие от частных охранных организаций, работают шесть разных категорий работников, с разными функциональными задачами. Потому наиболее важные, потенциально опасные и имеющие стратегическое значение для экономики объекты транспортной инфраструктуры все же должны охранять управление ведомственной охраны **Минтранса России** и ведомственная охрана железнодорожного транспорта, отмечает Зарудин.

<https://rg.ru/2021/03/16/transportnye-obekty-mogut-ostatsia-bez-vedomstvennoj-ohrany.html>

ВЕДОМОСТИ; АНАСТАСИЯ ЛЬВОВА; 2021.03.17; АВИАТОРЫ ПРОСЯТ ОТЛОЖИТЬ ПЕРЕОБОРУДОВАНИЕ ПОСАДОЧНЫХ ПЛОЩАДОК В ПОСЕЛКАХ И ДЕРЕВНЯХ; ЭТО ТРЕБОВАНИЕ РАЗРУШИТ МЕСТНЫЕ АВИАЛИНИИ, ПРЕДУПРЕЖДАЮТ ОНИ

Письмо премьер-министру России **Михаилу Мишустину** с просьбой отложить введение требований постановления № 1603 от 5 октября 2020 г. написали российские авиакомпании местной авиации Сибири и Дальнего Востока. С копией документа ознакомились «Ведомости».

Письмо подписано руководителями авиапредприятий «Сибирская легкая авиация», «Полярные авиалинии», «Хабаровские авиалинии», «Камчатское авиационное предприятие», «2-й Архангельский объединенный авиаотряд», а также представителями **Ространснадзора** и **Росавиации** по Восточной Сибири. В пресс-службе правительства на момент публикации не смогли подтвердить получение письма.

Постановление № 1603 было утверждено правительством в октябре 2020 г. Документ вводит новые требования по безопасности для малых посадочных площадок и вертодромов, не подлежащих категорированию – т. е. не сертифицированных в соответствии с нормами Международной организации гражданской авиации (ИКАО). По оценке директора агентства «Авиапорт» Олега Пантелеева, в России сегодня действует более 2000 таких площадок и вертодромов, но не на все выполняются регулярные рейсы.

«Таких площадок в рабочем состоянии осталось очень мало, – не соглашается гендиректор агентства Infomost Борис Рыбак. – Большинство из них сконцентрировано в Западной Сибири, где работают нефтяники и оперируют Utair, «Ямал», «Газпром авиа». Частично площадки остались в Красноярском и Хабаровском крае». Эти посадочные площадки почти никак не оборудованы и авиавласти зачастую даже не знают об их существовании, отмечает Рыбак. «Это ничем не огороженная территория с утрамбованным грунтом, рядом стоит столб с ветроуказателем, бочка с керосином для заправки, и это всё», – рассказывает эксперт.

К октябрю 2021 г., согласно постановлению № 1603, операторы таких взлетно-посадочных пунктов (ВПП) должны установить периметровое ограждение ВПП с

сигнализацией, организовать контроль доступа и видеонаблюдение, установить системы связи, оповещения, сбора и обработки информации, обеспечить площадку интернетом, набрать штат групп быстрого реагирования (контроль, досмотр, охрана), организовать круглосуточное патрулирование и осмотр полосы.

Авторы письма в правительство посчитали, что расходы на приведение одной площадки в соответствие новым требованиям обойдется в 14,6–25 млн руб. Эксплуатанты предупреждают, что дополнительные издержки отразятся на себестоимости выполнения рейсов и, «как следствие, на величине тарифа для пассажиров». Средний пассажирооборот локальной посадочной площадки составляет всего 1560 человек в год, подсчитали авторы письма. Таким образом, в пересчете на одного пассажира дополнительные затраты составят в среднем 12 800 руб. – на столько вырастет себестоимость самой перевозки. «Учитывая низкую платежеспособность населения, выполнять рейсы по данным направлениям будет нецелесообразно», – признают эксплуатанты.

Вместе эти авиакомпании перевезли за 2020 г. порядка 200 000 человек (для сравнения: пассажиропоток всех российских авиакомпаний составил 69 млн человек). «Это небольшие авиакомпании, которые используют для пассажирских перевозок в основном вертолеты Ми-8Т. У них есть свидетельства эксплуатанта и на самолеты, но летают они на них крайне мало. Основой местных авиалиний был Як-40, который практически не используется сейчас, Ан-24 остались единицы, Ан-2 тоже мало», – говорит Рыбак.

«Просим рассмотреть возможность увеличения сроков реализации мероприятий, предусмотренных постановлением, до 3–5 лет», – говорится в письме. Иначе перевозчики могут прекратить эксплуатировать уже восстановленные площадки и серьезно сократить географию полетов.

Эксперты считают, что предъявляемые постановлением требования избыточны. «Авторами документа не проводились оценки исполнения этих мер ни с точки зрения финансовых затрат на их реализацию, ни с точки зрения возможности привлечения дополнительных кадров, ни с точки зрения соответствия рисков и предлагаемых мер нивелирования этих рисков. Проект даже не обсуждался в отраслевом сообществе до его принятия», – говорит Пантелеев. По его мнению, для решения вопроса нужно иликратно увеличить объем субсидий на перелеты, или переложить расходы по дооборудованию площадок на государство. «Если малую авиацию обременить дополнительными требованиями, ее и без того трудная жизнь превратится в невыносимую», – соглашается Рыбак.

<https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/03/16/861753-aviatori-otlozhit>

ИЗВЕСТИЯ; МАКСИМ ТАЛАВРИНОВ; 2021.03.17; «НА РЫНКЕ АВИАПЕРЕВОЗОК НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ КОНКУРЕНЦИЯ НЕВОЗМОЖНА»; ГЛАВА «АВРОРЫ» КОНСТАНТИН СУХОРЕБРИК – О МИЛЛИАРДНЫХ СУБСИДИЯХ, ЗАКУПКЕ ИНОСТРАННЫХ САМОЛЕТОВ И НЕОБХОДИМОСТИ СНИЗИТЬ ТРЕБОВАНИЯ К РЕГИОНАЛЬНЫМ АЭРОПОРТАМ

Создание единого дальневосточного перевозчика потребует многомиллиардных субсидий. Точные цифры зависят от возможностей федерального и региональных бюджетов, а также от темпов реализации планов по замене стареющего флота. Об этом в интервью «Известиям» рассказал глава авиакомпании «Аврора» Константин Сухоробрик. Он не исключил, что для перевозчика приобретут самолеты западного производства. Кроме того, топ-менеджер заявил о необходимости снижать требования к региональным аэропортам и посадочным площадкам на Дальнем Востоке. Константин Сухоробрик также назвал варианты решения вопроса дорогого авиатоплива в регионе и рассказал об условиях для появления лоукостера на Дальнем Востоке.

Дальневосточный альянс

- При создании «Авроры» в 2013 году на базе «Владивостокавиа» и «Сахалинских авиатрасс» предполагалось, что она станет той самой единой дальневосточной авиакомпанией. Почему спустя семь лет этого так и не случилось?
- Не соглашусь. «Аврора» стала ведущей авиакомпанией на Дальнем Востоке за это время. И следующий логичный этап ее развития – консолидация региональных и местных перевозок в регионе.
- Почему Дальнему Востоку нужен именно альянс авиакомпаний?
- Альянс – это международная форма добровольного объединения, для Дальнего Востока он неплох. Принято решение о создании холдинговой структуры, где «Аврора» выступит в роли управляющей компании ряда дочерних предприятий.
- Недостаточно ли для повышения мобильности перевозок и транспортной доступности в ДФО просто увеличить объем субсидий на авиаперевозки и распространить их на местные маршруты?
- Я думаю, недостаточно. Небольшие региональные компании с маленьким флотом менее стабильны и финансово устойчивы, поэтому укрупнение перевозчиков, консолидация и специализация на определенном типе самолета даст положительный эффект, гораздо более ощутимый, чем несколько разрозненных компаний.
- Подписаны ли уже акционерные соглашения с субъектами ДФО в рамках создания дальневосточной авиакомпании?
- Все регионы Дальнего Востока подписали соглашение и станут акционерами авиакомпании «Аврора».
- Будет ли у «Авроры» в альянсе особая роль? Если да, в чем она заключается?
- В любом холдинге есть центр – место, где принимаются стратегические решения и осуществляется контроль за их выполнением. Думаю, задача «Авроры» – консолидировать все правильные идеи, выработать общую стратегию, включающую создание единой сети маршрутов, удобных стыковок, которые позволят пассажирам перемещаться по огромной территории Дальнего Востока. Конечно, это совместная работа с субъектами, которые будут принимать решение по утверждению стратегии на уровне всего Дальнего Востока и каждого субъекта в отдельности.
- Планируется ли заключение соглашений между авиакомпаниями альянса о совместной эксплуатации рейсов (код-шеринг)?
- Будет ряд договорных отношений и стандартов, которые позволят консолидировать активность друг друга: нужно будет организовать общую систему продаж авиабилетов, сайт, претензионную работу, кол-центр и т.д. Как и в любом альянсе, при консолидации компаний нам нужно будет это урегулировать договорами. Будет это код-шеринг или другие соглашения, сейчас сказать трудно.
- Как будет осуществляться взаимодействие с другими авиакомпаниями, которые работают на Дальнем Востоке, но не войдут в альянс?
- Будем заключать код-шеринговые соглашения с компаниями, уже оперирующими на Дальнем Востоке и не входящими в холдинг. Например, компании «СиЛА» или «ИрАэро». Мы провели предварительные переговоры. Если согласимся на взаимные условия, будем сотрудничать, они могут стать для «Авроры» фидерными компаниями на территории, где мы будем оперировать. Мы заинтересованы в широкой кооперации с действующими перевозчиками. Дальний Восток – это рынок социальных перевозок. На мой взгляд, на нем конкуренция невозможна.
- Для каждой авиакомпании альянса будет сформирован какой-то специфический профиль: определенные компетенции, сегмент перевозок, тип самолета?
- Да. Успех проекта будет заключаться в специализации авиакомпаний на определенном типе воздушного судна, как на инструменте, станке. Укрупнение флота и специализация перевозчика на одном, максимум на двух типах воздушных судов повысит эффективность нашей работы.

– Есть ли уже предварительные расчеты потребности дальневосточной авиакомпании в субсидиях?

– Речь о миллиардах рублей. Для населения такого макрорегиона, как Дальний Восток, обеспечение транспортной доступности, обновление регионального флота (это всё проект включает) – задачи жизненно важные. Цифры зависят от возможностей федерального и региональных бюджетов, а также от темпов реализации планов по замене стареющего регионального флота.

– Смогут ли на эти субсидии претендовать авиакомпании, не входящие в альянс, но летающие на Дальний Восток?

– Конечно.

Встать на крыло

– Главная идея альянса дальневосточных авиакомпаний – это решение проблем перевозок в ДФО за счет российской авиатехники. В каких отечественных самолетах есть потребность?

– Для развития местных и региональных перевозок авиакомпании интересуют в первую очередь региональные самолеты и машины для местных авиалиний. Так, Ил-114-300 находится в стадии сертификации. Мы надеемся, что он скоро появится в продаже, и готовы его эксплуатировать. Что касается самолетов для местных авиалиний, авиапром тоже активно работает в этом направлении. Есть Л-410, разрабатывается также однодвигательный самолет («Байкал»).

– А будут ли закупаться новые иностранные региональные машины?

– Если отечественный авиапром не будет успевать в соответствии с графиками, думаю, будем брать региональные самолеты западного производства.

– Недавно стала известна стоимость Ил-144-300 – почти 1,5 млрд рублей. Не дорого?

– Для регионального самолета это объективная цена.

– До 2025 года включительно на Дальнем Востоке планируется вывести из эксплуатации порядка 80 устаревших отечественных самолетов – Ан-24, 26, Як-40, Ан-2, Ан-3. Но про их замену в концепции создания перевозчика ничего не сказано. Их нечем заместить?

– Концепцией как раз и предусматривается полная замена устаревшего советского флота – Ан-24, старых Л-410, Ан-2, а также замена вертолетных операций на самолетные. Стоимость перевозки на самолетах гораздо дешевле, чем на вертолетах. Она обойдется дешевле авиакомпании и, соответственно, государству и пассажиру.

Аэропортовое развитие

– После масштабной реконструкции аэропортовой инфраструктуры на Дальнем Востоке насколько критичным для «Авроры» и для дальневосточной авиакомпании в целом будет неизбежный рост аэропортовых сборов?

– Мы говорим о сегменте субсидируемых перевозок. Субсидия будет компенсировать такой рост. На цене авиабилетов это не скажется.

– Вы согласны с позицией, что на Дальнем Востоке нужно снизить требования к аэропортам?

– Думаю, да. Мы говорим о снижении требований к региональным аэропортам и посадочным площадкам в связи с тем, что есть огромная разница между Шереметьево и посадочной площадкой в Агзу в Приморье, где в поселке живет 160 человек. Существующие меры транспортной безопасности к посадочным площадкам объективно излишни и неприменимы. Там просто нет столько населения, которое способно такую площадку обеспечить.

– Каким образом будет достигнут компромисс?

– Какими-то альтернативами – например, видеонаблюдением, автоматической передачей данных в центр диспетчеризации.

– Недавно в постановлении правительства № 1603 появились дополнительные требования по обеспечению транспортной безопасности посадочных площадок. Эти требования не избыточны?

– Ужесточение мер транспортной безопасности нецелесообразно для местных и региональных аэродромов, в частности Дальнего Востока. Здесь нужен совершенно другой подход. Нельзя подходить с такими же мерками, как для магистральных аэродромов.

– У вас есть понимание, за чей счет эти требования будут исполнены?

– Если мы говорим об их отмене и пересмотре, надеюсь, это не потребует значительных капиталовложений, которые повлечет за собой их корректировка.

– Сегодня посадочные площадки не выполняют такие требования?

– Они не готовы к таким изменениям. А если все-таки их придется выполнять, то это приведет к риску остановки полетов в этом сегменте, ведь казенные предприятия, которые контролируют региональные аэродромы, не в состоянии будут выполнить требования в ближайшее время без значительных мер финансовой поддержки и людских ресурсов.

Топливный вопрос

– Прошлым летом глава Сахалинской области Валерий Лимаренко сказал, что высокие цены на керосин на Дальнем Востоке не позволяют развиваться местной авиации. Появилось ли с прошлого лета какое-то решение проблемы дороговизны топлива в регионе?

– По сравнению с проблемами, связанными с отсутствием современного самолета, с неразвитой в настоящее время региональной и местной инфраструктурой, цена на керосин является третьим или четвертым фактором. Современная техника зачастую позволяет минимизировать влияние цены керосина и его наличия в разы. Простой пример: зачастую, летая на линии Хабаровск–Николаевск-на-Амуре, мы в Николаевске не пользуемся заправкой. Раньше самолет Ан-24 требовал произвести дозаправку. А современные самолеты, обладая более экономически эффективными топливными параметрами, позволяют выполнять полеты без дозаправки в региональных и местных портах. Хотя справедливо, что появляющиеся возможности не снимают остроты проблемы.

– Как можно решить проблему высокой стоимости авиакеросина на Дальнем Востоке?

– Я думаю, нужно пересмотреть технологию. Сейчас северные завозы представляют собой несколько этапов «перевалки» авиакеросина: от производителя в цистерну, из цистерны в танкер, далее по реке или по морю, затем керосин сливается в наземные топливохранилища, после чего топливозаправщиками доставляется в аэропорт и опять в хранилище. Если предусмотреть контейнерную логистику, мы уйдем от этих перевалок. Тот же самый контейнер после его заправки на НПЗ будет доставлен в местный аэропорт, где авиакомпания из этого же танка сможет заправиться.

– Логистика будет намного дешевле?

– Да. Улучшится качество поставки, будут отсутствовать многочисленные перекачки топлива, минимизированы потери, станет понятно, сколько стоит доставка одного стандартного контейнера до точки назначения. Сложность, с которой мы сталкиваемся, заключается в отсутствии морских танкеров, которые способны в небольшой аэропорт, например на Курилах, привезти годовой запас топлива в 150 т. Перемещение топлива в контейнерах может решить эту проблему.

Сейчас существует практика перевозки топлива в контейнерах?

– Нет. Есть такие технологии, но на Дальнем Востоке они отсутствуют.

Дальневосточный лоукостер

– **Министр транспорта Виталий Савельев** считает вполне реалистичным создание лоукостера на Дальнем Востоке. Вы с ним согласны?

– Успех с «Победой» на российском рынке позволяет говорить о том, что технологии лоукост-перевозок в Сибири и на Дальнем Востоке вполне реализуемы.

– Какие для этого нужны условия?

– Лоукост – технология, связанная с максимальным удешевлением цены перелета, поэтому нужны большие пассажиропотоки, максимально вместительные воздушные суда, альтернативные аэродромы, конкуренция между их операторами. В нашем случае нужно искусственно концентрировать пассажиропотоки в определенных аэропортах, на маршруты между которыми должен вставать лоукост-перевозчик. Это вряд ли возможно в региональных аэропортах, то есть это не будет сегмент местных и региональных перевозок.

– Лоукост-модель предполагает высокий налет на самолетах, которого невозможно достичь в ДФО, когда только три аэропорта – во Владивостоке, Хабаровске и Якутске – работают круглосуточно.

– Да, стоит задача обеспечить круглосуточный регламент работы некоторых аэродромов. Эта работа находится в ведении **Минтранса**. Есть еще одна проблема – отсутствие запасных аэродромов. Назрела ситуация консолидации операторов местных и региональных аэропортов для обеспечения полетов дальневосточной авиации в круглосуточном режиме.

– Рассматривается ли введение режима открытого неба для других аэропортов Дальнего Востока – Хабаровска, Благовещенска, Южно-Сахалинска?

– Если мы говорим об авиакомпаниях, прилетающих к нам из Кореи и Японии, то если они нам дадут такие же преференции, какие Россия предоставляет иностранным перевозчикам, это возможно. Пока я не видел прецедентов, чтобы Южная Корея, Япония или Китай давали такие свободы. Это должно быть на паритетных условиях.

– В случае с Владивостоком паритетные условия были?

– Нет, не было. Авиакомпании были запущены на рынок Владивостока, но российские перевозчики остались в прежнем регулировании при полетах за границу.

Точки роста

– В чем заключается стратегия развития «Авроры» после выхода из группы «Аэрофлот»?

– Мы продлили все наши отношения с группой «Аэрофлот». Выполняем ту же самую работу с той же эффективностью и по тем же самым стандартам, поэтому особых изменений мы сейчас не ощущаем. Дальнейшая стратегия – повышение эффективности работы в сегменте местных и региональных перевозок за счет консолидации, специализации авиакомпаний холдинга, унификации и обновления флота, снятие инфраструктурных ограничений. Организация субсидированных межрегиональных полетов на территории ДФО.

– Почему доля «Аэрофлота» в «Авроре» была оценена в один рубль?

– Компания Ernst & Young оценивала деятельность авиакомпании как бизнес в условиях коронавируса и выхода «Авроры» из группы «Аэрофлот», поэтому, я думаю, это была объективная цена, связанная с большими рисками работы авиации на Дальнем Востоке в этих конкретных условиях.

– Планирует ли «Аврора» уходить от агентских соглашений с «Аэрофлотом»? Например, от код-шеринга, совместной бонусной программы, гарантий по лизингу самолетов Airbus?

– Нет, это невыгодно, нам выгоднее быть в кооперации. Весь проект направлен именно на кооперацию как с дальневосточными компаниями, так и с лидером российского авиационного бизнеса – группой «Аэрофлот».

– Какой план развития у «Авроры» по парку самолетов?

– Мы будем продолжать эксплуатацию среднемагистральных и региональных самолетов, поэтому ждем Ил-114-300 и будем смотреть на самолеты, которые эффективно работают в сегменте среднемагистральных направлений.

– По итогам 2020 года «Аврора» получила убыток. Планируется ли выход в зону прибыли в 2021 году?

– В 2020-м у нас незначительный минус. Думаю, в 2021 году мы получим финансовый результат в районе нуля, который, учитывая экономическую ситуацию, связанную с последствиями пандемии, можно считать удовлетворительным результатом.

– Обсуждается ли сегодня докапитализация «Авроры»?

– В этом нет необходимости. Сейчас обсуждаются вопросы государственных гарантий в случае приобретения нового флота, объем и качество этого флота, его состав.

<https://iz.ru/1137493/maksim-talavrinov/na-rynke-aviaperevozok-na-dalnem-vostoke-konkurentciia-nevozmozhna>

ИЗВЕСТИЯ; ЕВГЕНИЯ ПЕРЦЕВА; 2021.03.17; ФУРАМ НА СМЕХ: БИЗНЕС ПРОСИТ ОТМЕНИТЬ ЗАПРЕТ НА ПРОЕЗД ГРУЗОВИКОВ ПО МКАД; ВВОДИМЫЕ С АПРЕЛЯ ОГРАНИЧЕНИЯ УВЕЛИЧАТ ИЗДЕРЖКИ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ И МОГУТ ОТРАЗИТЬСЯ НА ЦЕНАХ

Бизнес предупредил о росте издержек и вероятном повышении стоимости продуктов, лекарств и потребительских товаров из-за ограничения движения фур по МКАД. Крупнейшие объединения предпринимателей готовят обращение в мэрию Москвы с просьбой отменить запрет на передвижение грузовиков весом более 3,5 т по Московской кольцевой автодороге с 5 апреля. Принятые властями столицы правила предусматривают, что такие автомобили смогут ехать лишь по ЦКАД или трассам А-107 и А-108. Ранее ограничение касалось только фур весом от 12 т. В организациях говорят, что ЦКАД не может в полной мере заменить Московскую кольцевую автодорогу. Перемещение по ЦКАД для грузового транспорта будет платным.

Проедут не все

Российские бизнес-ассоциации подготовили обращение в мэрию столицы, в котором они предупреждают власти о рисках повышения цен на продукты и другие товары. «Известия» ознакомились с проектом письма, в ближайшие дни оно должно поступить в московское правительство. Его сформировали в Национальном союзе экспертов в сфере транспорта и логистики (СЭЛ). В организации «Известиям» оперативно не уточнили, направлено ли письмо в правительство столицы. Документ уже подписали представители Союза производителей безалкогольных напитков и минеральных вод, Союза участников потребительского рынка, Ассоциации производителей фирменных торговых марок «Русбренд», рассказали «Известиям» в организациях. Также документ направили на согласование в Национальную мясную ассоциацию и «Союзмолоко». «Известия» направили запросы в эти объединения.

С 5 апреля в столице будут действовать новые правила движения для транспорта массой более 3,5 т, напомнили авторы письма. Транзитные фуры больше не смогут въезжать в Москву, которая ограничена МКАД. В качестве альтернативы власти предлагают Центральную кольцевую автодорогу (ЦКАД), движение по которой платное, уточняется в письме. Более того, фуры могут проехать по бетонкам А-107 и А-108, уже отмечали столичные чиновники. Транспорт с продукцией, которая обеспечивает город, может получить специальный пропуск на регулярное движение по мегаполису. Пока же любая фура до 12 т перемещается по городу в ночное время с 22:00 до 06:00 без пропуска.

Ранее, 20 февраля, столичные власти ввели ограничения для большегрузов весом более 12 т. Сначала таким машинам запретили въезд на МКАД на два дня. Это случилось после сильных снегопадов и гололедицы в столичном регионе. Такие погодные условия вызвали 10-балльные пробки, буксующие фуры на МКАД парализовали движение: некоторым водителям пришлось ночевать в своих автомобилях. Уже 21 февраля ограничительную меру продлили на год.

Столичный департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры одобрил новые ограничения своим приказом. Эти меры должны сделать движение по МКАД комфортней и безопасней: чаще всего аварии с тяжелыми последствиями

возникают при участии большегрузов, ранее пояснял дептранс. С февраля такие правила актуальны для фур массой более 12 т, согласно постановлению правительства города. И на стоимости продуктов эта норма не отразилась, сообщил столичный дептранс.

– Запрет на движение грузовых транспортных средств без пропуска прямо влияет на транзитные перевозки по МКАД, доставку сырья и материалов для промышленного комплекса Москвы и области, а также продовольствия, лекарств и других социально-значимых товаров, – сказано в письме бизнеса в мэрию.

Долго и дорого

В письме сказано, что оформление пропусков может быть сопряжено с серьезными сложностями для компаний. В феврале они возникли у иностранных перевозчиков, когда вступило в силу ограничение для фур весом более 12 т. Зарубежные партнеры не могли оформить разрешение на въезд в у них, например, не было квалифицированной электронной подписи, отмечают авторы инициативы. Проблемы с пропуском удалось решить только через 10 дней, указано в письме.

Участники рынка считают, что пока ЦКАД не может стать альтернативой МКАД. Пандемия не позволила транспортно-логистическим компаниям выстроить эффективные маршруты следования по дороге. Ведь изначально бизнес рассматривал ее как дополнение к МКАД. Тем более на ЦКАД до сих пор идут строительные работы и она не оборудована нужным количеством развязок и съездов, что приводит к огромным простоям машин. А расходы на оплату проезда по Центральной кольцевой автодороге составят в среднем около 700 тыс. рублей на одну машину в год, что спровоцирует рост тарифов на грузовые перевозки, указано в письме.

По мнению бизнеса, серьезное изменение логистических маршрутов повысит затраты на осуществление доставки. А это отразится на себестоимости товаров для конечных потребителей Москвы и других регионов, сказано в письме. Деловое сообщество сочло новые правила недопустимыми, создающими существенные риски для бизнеса и в целом для экономики страны. Компании предлагают столичному правительству пересмотреть их в ближайшее время.

Придется заплатить

Стоимость доставки от введения новых правил действительно вырастет, согласен директор Института стратегического анализа компании «Финансовые и бухгалтерские консультанты» Игорь Николаев. Обычно товары перевозят в фурах до 10–12 т, теперь же компаниям придется доставлять продукцию в менее габаритном транспорте, чтобы не попасть под новые ограничения, сказал он «Известиям». Эксперт добавил, что себестоимость товаров тоже вырастет, но кто конкретно оплатит это увеличение – пока неясно, ведь покупательская способность снижена. С другой стороны, столичные власти весьма обоснованно вводят новые правила: они позволят разгрузить город, тем самым улучшат экологическую ситуацию, – добавил Игорь Николаев.

Рост стоимости доставки – не единственный риск, с которым столкнется рынок, сказал «Известиям» глава Ассоциации экспертов рынка ритейла Андрей Карпов. В деловом сообществе опасаются, что власти будут последовательно сокращать количество пропусков в столицу, отметил эксперт. Поэтому в какой-то момент компании будут вынуждены перебираться на менее габаритный транспорт, для того чтобы возить продукты в Москву или через нее, считает Андрей Карпов.

В **пресс-службе** правительства Москвы не смогли оперативно ответить на запрос «Известий».

<https://iz.ru/1137869/evgeniia-pertceva/furam-na-smekh-biznes-prosit-otmenit-zapret-na-proezd-gruzovikov-po-mkad>

КОММЕРСАНТЪ; АНАТОЛИЙ КОСТЫРЕВ; 2021.03.17; ПРОДУКТАМ ВЫПИШУТ ПРОПУСК; БИЗНЕС ОБЕСПОКОЕН ИЗМЕНЕНИЯМИ ПРАВИЛ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК ПО МОСКВЕ

Ужесточения правил движения грузового транспорта в Москве, включая готовящийся запрет на проезд без пропуска для машин массой от 3,5 т в пределах МКАД, грозят сбоями в логистике и ростом стоимости продуктов. Об этом участники рынка предупредили мэра Сергея Собянина. Бизнес просит пересмотреть решения и провести совещание, чтобы снять будущие риски. В правительстве Москвы, впрочем, этих опасений не разделяют.

О рисках ужесточения регулирования движения грузового транспорта в Москве мэру Сергею Собянину сообщили руководители Российского автотранспортного союза (РАС), Национального союза экспертов в сфере транспорта и логистики (СЭЛ), Национальной мясной ассоциации, «Союзнапитков», «Союзмолока» и других бизнес-объединений. Копия письма от 12 марта есть у «Ъ». Поводом для обращения стал приказ департамента транспорта от 22 февраля о запрете движения для грузовиков массой от 12 т без пропусков в пределах МКАД, который с 5 апреля распространяется и на транспорт массой свыше 3,5 т.

Как отмечается в письме, ограничения несут существенные риски для доставки сырья, продовольствия, лекарств, которые перевозились без оформления пропусков в ночное время. Альтернатива МКАД – ЦКАД не готова к приему грузового транспорта, указывают участники рынка: там идет строительство, не хватает развязок, съездов, инфраструктуры. Перевод маршрутов также приведет к росту затрат на перевозку, что скажется на конечной стоимости товаров, предупреждает бизнес. Только платный проезд по ЦКАД может стоить около 700 тыс. руб. в год для одного грузовика.

Руководитель Национальной мясной ассоциации Сергей Юшин говорит, что ужесточения требований к допустимому весу грузовиков приводят к необходимости увеличения числа машин, водителей и грузчиков, замедлению погрузочно-разгрузочных операций и, как следствие, росту транспортно-логистических расходов, что наиболее критично для дешевых продуктов. По его словам, многие индивидуальные перевозчики уже не видят смысла продолжать работу из-за ужесточения контроля и роста штрафов, в связи с чем у производителей продуктов возникают сложности с поиском машин и водителей.

Исполнительный директор СЭЛ Ольга Федоткина указывает, что городские власти не проводят необходимой экспертизы и обсуждений изменений в регулировании грузовой логистики с бизнесом. К примеру, ограничения на движение международных транспортных средств, которые и изначально были неисполнимы, отменили спустя десять дней, отмечает она. По словам собеседника «Ъ» в крупной пищевой компании, еще не удалось получить все пропуска для грузовиков от 12 т, а для транспорта весом от 3,5 т такая возможность до сих пор отсутствует. А небольшие грузовики часто используются для поставок продуктов с подмосковных заводов в московские магазины, указывает он. По словам собеседника «Ъ», получение пропуска занимает две недели и основная проблема нововведений – крайне сжатые сроки вступления в силу.

Негативно повлияют на логистику и изменения правил выдачи пропусков с мая этого года, в том числе контроль за соблюдением маршрутов под угрозой лишения пропусков, отмечается в письме. Президент «Союзнапитков» Максим Новиков говорит, что пропуска получают на определенные зоны, а контроль за маршрутами лишит возможность объезда пробок и удлинит всю логистическую цепочку. Запрет на отклонение от маршрута под угрозой санкций – крайне важный именно для пищевой отрасли, где грузовики могут за раз развозить продукты по нескольким точкам, которые могут меняться, добавляет гендиректор «Союзмолока» Артем Белов. Как указывает госпожа Федоткина, процедура выдачи пропусков, напротив, должна быть прозрачнее: необходимо упростить требования к документам и не связывать пропуск с конкретным водителем. Вице-президент РАС

Валерий Алексеев говорит, что бизнес готов с властями Москвы разработать логистические схемы, которые снизят трафик и не приведут к дополнительным издержкам участников рынка. Руководители бизнес-объединений просят пересмотреть ограничения для грузовиков массой от 3,5 т, а также провести совместное обсуждение вопросов логистики для выработки предсказуемого риск-ориентированного подхода.

В **пресс-службе** мэра Москвы вопросы переадресовали в департамент транспорта. Там заявили, что цель изменения правил – сократить количество транзитных грузовиков, улучшить движение по МКАД, экологию и безопасность. Строительство ЦКАД почти завершено и проблем с использованием дороги как транзитной магистрали нет, указывают там. В департаменте добавили, что ранее обсуждали перевод транзитных фур с МКАД на альтернативные трассы с представителями рынка грузоперевозок, а до 5 апреля еще можно проложить новые маршруты.

<https://www.kommersant.ru/doc/4730591>

КОММЕРСАНТЪ; ЮРИЙ БАРСУКОВ; 2021.03.17; ПОЛЬША СОКРАТИТ ЗАКУПКИ РОССИЙСКОЙ НЕФТИ; КОНТРАКТ ORLEN И «РОСНЕФТИ» ПЕРЕЗАКЛЮЧЕН СО СНИЖЕНИЕМ ОБЪЕМОВ

Польша снизит закупки российской трубопроводной нефти – польская Orlen сообщила о продлении контракта с «Роснефтью» еще на два года со снижением объемов на треть, до 3,6 млн тонн в год. У компаний возникли разногласия по цене, из-за чего переговоры о продлении контракта затянулись. Orlen уже объявила, что в 2021 году впервые закупит 1 млн тонн у американской Exxon, тем самым заместив российские поставки. Тогда как «Роснефть», по данным Argus, перенаправила освободившиеся объемы нефти в балтийские порты.

«Роснефть» сократит объемы поставок нефти в Польшу по контракту с крупнейшим местным нефтепереработчиком Orlen, следует из сообщения польской компании. Согласно нему, прежний контракт с годовым объемом поставок 5,4–6,6 млн тонн в год, который истек 31 января, продлен еще на два года, но объемы сократились до 3,6 млн тонн в год. В «Роснефти» не предоставили оперативный **комментарий**.

Контракт с Orlen предусматривает поставку нефти по северной ветке нефтепровода «Дружба» на НПЗ в Плоцке. Он был в предыдущий раз перезаключен в 2019 году на два года и являлся одним из крупнейших экспортных соглашений в портфеле «Роснефти». Кроме того, российская нефтекомпания поставляла нефть также на НПЗ в Гданьске в адрес группы Lotos (Orlen поглотила ее в 2020 году). Размер последнего контракта – 2,8–5,6 млн тонн в год, он также истек в начале этого года.

Российская нефть традиционно доминировала на рынке Польши, поскольку исторически местные НПЗ строились с привязкой к нефтепроводу «Дружба» и были технологически ориентированы на переработку среднесернистой нефти Urals.

Однако в последние годы Польша, озабоченная вопросом энергетической зависимости от России, предприняла ряд шагов по диверсификации поставок нефти.

В частности, с 2016 года Orlen начала постоянно закупать саудовскую нефть – в январе компания заявила, что увеличит ежемесячные объемы закупки с 300 тыс. до 400 тыс. тонн. Кроме того, польские переработчики покупают спотовые партии из Нигерии, Алжира и США. В марте Orlen объявила, что заключила годичный контракт с американской Exxon о поставке 1 млн тонн нефти.

В феврале Argus сообщила, что «Роснефть» и Orlen не могут договориться о продлении контракта как для НПЗ в Плоцке, так и для НПЗ в Гданьске (в рамках контракта с Lotos). В результате, поскольку оба контракта истекли, «Роснефть» прекратила отгрузку, и заводы более месяца не получали от нее нефть. Причиной разногласий, по данным источников Argus, было то, что «Роснефть» настаивала на повышении цены, поскольку альтернативные отгрузки морских партий через порты Балтики стали более

привлекательными для российских нефтекомпаний, чем поставки по «Дружбе». Так, «Сургутнефтегаз» тоже приостановил поставки по «Дружбе» на немецкий НПЗ в Лойне, принадлежащий Total. При этом европейские переработчики не хотят идти на уступки по цене, поскольку их маржинальность остается очень низкой, а спрос на топливо в Европе находится под давлением из-за сохраняющихся карантинных мер.

Orlen фактически на ближайший год заместила снизившиеся поставки от «Роснефти» американской нефтью.

«Роснефть» же, по данным Argus, увеличила в феврале отгрузки из портов Балтики. При этом контракт с Lotos пока не продлен, и его дальнейшая судьба неизвестна. По мнению собеседников «Ъ» в отрасли, «Роснефть» с легкостью разместит освободившиеся объемы нефти, перебросив их для выполнения других долгосрочных контрактов или перенаправив на спотовый рынок. Они отмечают, что в условиях сокращения добычи в рамках сделки ОПЕК+ у «Роснефти» сейчас не так много свободных объемов нефти, учитывая также тот факт, что власти РФ требуют от нефтекомпаний увеличивать загрузку НПЗ внутри страны.

<https://www.kommersant.ru/doc/4730713>

КОММЕРСАНТЪ С-ПЕТЕРБУРГ; ЯНА ВОЙЦЕХОВСКАЯ; 2021.03.17; ИНВЕСТПРОЕКТ ПОРТА В ПРИМОРСКЕ ПРОВЕРЯТ ПОВТОРНО; В МАЕ ТЕРМИНАЛ НА БАЛТИКЕ МОЖЕТ ПОЛУЧИТЬ РАЗРЕШЕНИЕ ДЛЯ НАЧАЛА СТРОИТЕЛЬСТВА

Центр экспертиз ЭКОМ к маю планирует завершить экологическую проверку проекта строительства порта в Приморске, который должен появиться в 2022 году. Прогнозируемый объем перевалки – до 65 млн тонн грузов (более 25% всего грузооборота региона), в основном – контейнеры и уголь. Некоторые местные жители, обеспокоенные воздействием на окружающую среду, выступают против строительства новой инфраструктуры на берегу Финского залива. Юристы отмечают, что если в документации обнаружатся несоответствия, то это даст шанс оспорить разрешение госорганов на строительство.

В марте ЭКОМ получил комплект документов от ООО «Приморский универсально-перегрузочный комплекс» (УПК Приморск, инвестор строительства порта, 31,66% в компании контролирует Илья Трабер, 25,34% – Рамис Дебердеев, 15,83% – Артем Бегун, еще 5% принадлежат гендиректору Андрею Сизову) и начал их проверку, сообщил «Ъ» руководитель центра экспертиз Александр Карпов. По его словам, она должна завершиться к началу мая 2021 года. Он отметил, что получение сведений затягивалось с 2019 года, поэтому центр был вынужден подать иск в суд. После чего данные для общественной экологической экспертизы, заказанной местными жителями, были направлены.

Портовый комплекс планируют построить в Выборгском районе Ленинградской области. Мощность терминала составит до 65 млн тонн грузов в год, в том числе 20 млн тонн угля, 5 млн тонн минудобрений, контейнерные перевозки – до 3 млн TEU (30 млн тонн), 5 млн тонн генгрузов и 5 млн тонн зерна, сообщили «Ъ» в управляющей компании. Грузооборот портов Петербурга и Ленобласти по итогам 2020 года составил 231 млн тонн. Таким образом, проектируемый комплекс в Приморске в перспективе может обеспечить около 28% от всего объема грузов в регионе.

Активное расширение российских портовых мощностей на Северо-Западе началось после требования Кремля по перенаправлению грузов из Прибалтики на российские терминалы. Флагманом перевалки на российской Балтике является порт Усть-Луга, грузооборот которого в прошлом году составил 102,6 млн тонн, из которых почти половину обеспечили навалочные грузы, в том числе уголь.

В рамках проекта в Приморске предполагается построить складской логистический центр площадью около 100 га. На акватории порта большие естественные глубины – 18 м, что позволяет организовать прямые контейнерные перевозки крупнотоннажными контейнеровозами вместимостью до 20 тыс. TEU без промежуточной перевалки в портах Европы, уточнили в компании. «Приморский УПК» сможет принимать суда дедвейтом до 200 тыс. тонн и осадкой до 16 м. Объем инвестиций в реализацию проекта превышает 200 млрд рублей, добавили в компании. Финансирование осуществляется за счет собственных и заемных средств.

В январе «Приморский УПК» получил положительное заключение государственной экологической экспертизы, а до конца мая ожидает положительное заключение Главгосэкспертизы, заявлял ранее генеральный директор ООО «Приморский УПК» Андрей Сизов.

В 2019 году инвестпроект в Приморске столкнулся с протестом общественных активистов, которые опасаются близости угольного терминала к населенным пунктам, а также отмечают его негативное воздействие на окружающую среду (см. “Ъ” от 25.07.2019). Общая площадь строительства портового комплекса составляет 760 га, для чего потребуется вырубить 350 га леса, заявлял представитель компании ранее. На территории порта будет использоваться закрытый способ транспортировки и перевалки сырья, добавляли в компании. Кроме этого, планируется установить системы пыле- и шумоподавления.

После неудачных общественных слушаний в 2019 году местные жители заказали дополнительную экспертизу в ЭКОМ. Работы оценивались в 1,5–2 млн рублей. Источником финансирования стали добровольные сборы, заявила “Ъ” руководитель инициативной группы «Стоп Порт» Марина Паркина. Она добавила, что в случае обнаружения недостоверных данных в проектной документации жители готовы оспорить решения госорганов в суде.

Старший юрист «Команды 29» Максим Оленичев, работающий с ЭКОМ, отмечает, что прецеденты успешного оспаривания материалов государственной экологической экспертизы в Петербурге были.

Блокировать строительство или существенно повлиять на него может только та общественная экологическая экспертиза, которая была проведена до государственной и утверждена уполномоченным органом, отмечает управляющий партнер юридической компании «Иккерт и партнеры» Павел Иккерт. «Проводить государственную экспертизу и утверждать общественную уполномочен один и тот же орган исполнительной власти. То есть Росприроднадзор должен утвердить новое заключение, даже если оно противоречит его предварительным выводам. Большинство общественных экспертиз призвано создать резонанс», – говорит эксперт.

Партнер коллегии адвокатов Pen & Paper Станислав Данилов напоминает, что кейсы с приостановкой строительства случаются периодически и иногда суд встает на сторону жителей. Один из последних примеров – строительство железнодорожной станции Шиес в Архангельской области, на которой планировалось возвести полигон для захоронения твердых отходов, приходящих из Москвы.

<https://www.kommersant.ru/doc/4730788>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; КИРА ЛАТУХИНА; 2021.03.17; ПРОЕХАТЬ ПО КОЛЬЦУ; ВЛАДИМИР ПУТИН ОБСУДИЛ С АНДРЕЕМ ВОРОБЬЕВЫМ КРУПНЫЕ ИНВЕСТПРОЕКТЫ ПОДМОСКОВЬЯ

Президент снова получил приглашение посмотреть летом на Центральную кольцевую автодорогу. Работа идет по плану, движение на всей протяженности трассы откроется в июле. О реализации этого и других масштабных проектов речь шла на встрече **Владимира Путина** с губернатором Подмосковья Андреем Воробьевым в Кремле.

Путин предложил начать с ситуации вокруг борьбы с коронавирусом. «Год, как и во многих регионах, в Московской области был очень сложный. В части COVID мы третьи по количеству выявленных случаев», – сказал собеседник. За 2020 год федеральный бюджет выделил региону 30 млрд рублей, плюс область потратила еще 60 млрд, чтобы сохранить здоровье людей. Ситуация стабилизировалась, и Воробьев отметил заметное снижение числа заболевших: «Активно ведем уже работу по сворачиванию коек».

«Очень важно было получить вакцину. Ваше поручение по массовой вакцинации мы активно выполняем», – заверил губернатор. Прививки делают не только в поликлиниках и стационарах, но и в передвижных ФАПах на предприятиях, лицензировали пункты вакцинации в торговых центрах. «Ведем разъяснительную работу, потому что дело добровольное – вакцинация, и понятно, что нужно поговорить, объяснить, и врачи это делают во всех наших пунктах», – добавил он.

Пандемия нанесла удар по доходам региона, но экономика Подмоскovie диверсифицированная, поэтому год удалось закончить с плюс 2,5 процента. «Хотели больше, обычно мы плюс 8 заканчиваем», – сравнил докладчик. Но это позволило сохранить все социальные проекты.

«Регион растет, мы номер один по количеству, по приросту населения, традиционно это было 80-90 тысяч, следующие годы также мы будем расти. Для этого мы должны успевать строить социальную инфраструктуру», – также сказал Воробьев. Говоря про транспорт, он сообщил, что частота пригородного сообщения «от 30 минут ушла на 5-7 минут». Московские центральные диаметры дают свои результаты. «Жители справедливо требуют открытия следующих линий», – сообщил губернатор. «Потому что быстро, комфортно. И вместо 138-140 рублей мы сделали проезд унифицированный – 50 рублей», – добавил он.

Президент вспомнил предыдущий разговор с Воробьевым о переходах и развязках. «Я так понимаю, что движение тоже здесь заметно», – оценил он. Речь зашла и о Центральной кольцевой автодороге. «На Питерском форуме вы дали старт этому проекту, очень сложному. Потому что в мегаполисе построить почти 350 км дорог – это нелегкая задача», – сказал Воробьев. «С правительством мы работали все это время, и во время пандемии. Строители – большие молодцы, они строили. Мы и в прошлом году сдали порядка 160 км дорог, осталось 25», – сообщил губернатор. «Очень хотели бы вас видеть в июле: 25 км – и кольцо будет замкнуто», – снова пригласил он президента посмотреть на проделанную работу.

«Хороший проект», – оценил **Путин**. «Знаю, что в Московской области реализуется и планируется к реализации большое количество инвестиционных проектов», – также сказал он.

<https://rg.ru/2021/03/16/reg-cfo/putin-obsudil-s-vorobevym-krupnye-investproekty-podmoskovia.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; МАРИНА ЛЕДЯЕВА; 2021.03.17; ЖЕНЩИНА ВЫСОКОГО ПОЛЕТА; ВАЛЕРИЯ ОСИПЧУК УПРАВЛЯЕТ САМОЛЕТОМ ПО-ГАГАРИНСКИ – СИДЯ НА ПОДУШКЕ

Выпускницу Краснокутского летного училища Валерию Минину звали в Москву на «Боинги». Но она выбрала малую авиацию Севера и стала единственной представительницей прекрасного пола среди пилотов 2-го Архангельского объединенного авиаотряда. Ради этого девушка переехала из родной Саратовской области в Поморье. Хотя это не так уж важно, ведь небо-то – одно. А в небе она оказалась бы в любом случае: Валерия – пилот в четвертом поколении.

Когда миниатюрная красавица в летной форме встречает пассажиров возле Л-410, многие принимают ее за стюардессу. Но бортпроводники на этих самолетах вообще не предусмотрены – их работу выполняет второй пилот, который потом садится за штурвал. Узнав о том, что их «повезет» 23-летняя девушка, некоторые теряют дар речи. «Не

волнуйтесь, я профессионал, окончила училище с красным дипломом, у меня есть все необходимые знания и навыки», – говорит Валерия в таких случаях.

На 160 парней – трое девчат

Отец, дед и прадед Валерии были военными летчиками. И если бы в 2014 году девушек принимали в летные училища Минобороны, она бы непременно поступила туда. Но женский набор в них открыли позже. Миминой пришлось идти в гражданское, где такие курсанты тогда тоже были в диковинку: на 160 парней – всего трое девчат.

– В то время к нам еще относились настороженно: вы уверены, что вам сюда, в пилоты? – вспоминает наша героиня. – Но за несколько лет все изменилось.

Сегодня в летные училища девушек набирают уже целыми отделениями по сорок человек. Женщины показали, что в авиации они могут выполнять всю ту работу, которая считалась только мужской, и порой даже лучше. Теперь нас ценят за профессионализм. По крайней мере, мы с коллегами-мужчинами общаемся абсолютно на равных.

Летать Валерия твердо решила еще в школе. Говорит, что даже преемственность тут ни при чем. Для многих людей полет – сплошной стресс.

А она только в небе чувствует настоящее спокойствие, когда все проблемы будто остаются далеко на земле.

Ее уверенность в том, что все пройдет отлично, передается даже самым беспокойным пассажирам.

«Не бойтесь ударов по борту»

На Севере авиаторы работают в экстремальных условиях. В свой первый полет из Архангельска в село Лешуконское начинающий пилот отправилась в июне, и уже тогда экипажу пришлось бороться с серьезным обледенением. Казалось бы, откуда лед летом? Но это же Арктика – лучшего боевого крещения не придумать.

– Зимой обледенение у нас тем более обычное дело. Во время полета лед сбрасывается с винтов и сильно бьет по фюзеляжу. Пассажиры слышат этот стук и думают: что-то идет не так, у нас проблемы! Да я бы и сама переживала на их месте. Поэтому перед полетом обязательно предупреждаю: если услышите удары по борту – не бойтесь, это сброс льда. После посадки некоторые говорят, что им даже понравилось, – улыбается Валерия.

Помимо обледенения зимой летчики часто сталкиваются с плохой видимостью, метелью, пургой и прочими капризами северной погоды. Летом достает другая напасть – сильный ветер и турбулентность. К примеру, на Соловецкие острова в Белом море практически всегда приходится садиться в сложнейших метеоусловиях.

По словам Валерии, во время болтанки, когда по кабине летают ручки и бумаги, все внимание сконцентрировано на параметрах полета. Надо крепко держать штурвал и следить, чтобы не «выбило» автопилот. В таких ситуациях требуется недюжинная сила, и с мышцами у хрупкой девушки все в порядке. В детстве она занималась художественной гимнастикой, а теперь поддерживает форму в фитнес-клубе. Да и на работе тренировок хватает: в некоторых маленьких аэропортах пилоты даже самолет заправляют сами.

Помочь на земле и в воздухе

Летает Валерия по всему Северу – Соловки, Мезень, Койнас, Котлас, Вельск, Нарьян-Мар, Вологда... Помимо пассажирских перевозок Валерия выполняет рейсы по санзаданиям. Тревожный вызов может поступить в любое время дня и ночи. Вспоминает навскидку: в защитных костюмах перевозили в Архангельск больного коронавирусом из ненецкого поселка Варандей, забирали женщину с инсультом из Нарьян-Мара... И не всегда для пилота история заканчивается только перевозкой.

– Однажды прилетели в Котлас за больным мальчиком, и я случайно услышала, как его мама объясняет, что не может поехать вместе с ним: у нее работа, в Архангельске ей негде жить, да и денег нет. Я вызвалась привозить ее сыну в больницу продукты и все что нужно. Она удивилась: неужели так бывает? Конечно, мы же обычные люди, а не какие-то «заоблачные». Всегда рады помочь, если есть возможность, – поделилась Валерия.

«Все хорошо, я прилетела!»

Родители, которые остались на малой родине, уже привыкли к ее работе. Неизменный ритуал – после посадки она первым делом отправляет им сообщение: «Все хорошо, я прилетела!» А недавно появился еще один получатель таких весточек – на Севере Валерия вышла замуж и сменила фамилию на Осипчук.

Ее мама говорит, что спокойна за дочь, которая с детства отличалась гиперответственностью. А отец всегда поможет профессиональным советом.

– Когда начала летать, пожаловалась ему: папа, не вижу землю при посадке! Я ведь маленькая ростом, а чтобы мягко посадить самолет, нужно его выровнять. И он посоветовал летать, сидя на подушке, как я это делала в училище. Надо мной тогда подшучивали: ты прямо как Гагарин! Потом я прочла, что у первого космонавта, который также был небольшого роста, из-за этого получались жесткие посадки, и помогла ему тоже подушка, – рассказывает пилот.

Кстати, когда объявили набор в космонавты, она решила отправить заявку. Но супруг сказал, что и без того очень переживает за любимую в небе. О ее профессии молодой человек узнал уже после знакомства – встретились они не на летном поле.

В свои 23 года Валерия уже налетала количество часов, которое, вкуче со всеми знаниями и навыками, позволяет стать командиром воздушного судна. Сейчас она получает высшее образование, а это возможность претендовать на должность летного директора или командира эскадрильи. В будущем целеустремленный пилот наверняка освоит новые большие самолеты. Но пока Валерии, по ее словам, вполне хватает полетов на «Элочке» над Белым морем, где в ясную погоду можно разглядеть даже северных дельфинов – белух.

С «Элкой» – турбовинтовым самолетом Л-410 – у Валерии взаимная любовь, хотя и не с первого взгляда. В училище Валерии не очень нравилось летать на нем с инструктором после однодвигательных «птичек», которыми курсанты управляли сами. Но уже на Севере она по-настоящему оценила «Элочку» за хороший характер и дальность полета. Машина вмещает 19 пассажиров, поднимается на высоту три тысячи метров и в хорошую погоду набирает скорость до 400 километров в час.

<https://rg.ru/2021/03/16/severianka-rasskazala-pochemu-vybrala-professiiu-pilota-i-kak-ej-rabotaetsia.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.03.17; ПОДЪЕМНЫЕ ЦЕНЫ; КУДА НЕДОРОГО СЛЕТАТЬ ПО РОССИИ ВЕСНОЙ

Путешествовать по России авиатранспортом этой весной еще можно по весьма привлекательным ценам.

Перелеты внутри России по некоторым направлениям весной 2021 года подешевели в два раза по сравнению с 2019 годом. Сейчас особенно популярны эко-туры, походы в горы и поездки на курорты. Экскурсии в города пользуются меньшим спросом, потому, например, в Санкт-Петербурге туристов привлекают также доступными ценами в отелях.

Стоимость перелетов по некоторым направлениям по сравнению с 2019 годом снизилась почти в два раза, рассказали «Российской газете» представители сервисов по продаже авиабилетов. Пока авиакомпании стараются привлечь пассажиров, которые стали меньше путешествовать из-за пандемии. Но в дальнейшем цены будут понемногу расти как минимум до уровня 2019 года, считают эксперты.

Заметнее всего снизилась стоимость перелета из Москвы в Горно-Алтайск. Средний чек авиапутешествий в столицу республики в марте – апреле этого года по сравнению с аналогичным периодом 2019 года снизился на 60% – с 13,6 тысячи рублей до 5,4 тысячи рублей, приводят данные аналитики сервиса Tutu.ru.

Из Москвы сейчас также выгоднее всего лететь в Екатеринбург. По данным сервиса Biletix, средний чек авиапутешествия на этом направлении весной этого года по

сравнению с весной 2019 года снизился на 54% – с 7,1 тысячи рублей до 3,2 тысячи рублей. Привлекательным стал перелет в столицу Урала также из Санкт-Петербурга. Средний чек такого авиапутешествия снизился на 30%, сейчас улететь можно за 6 тысяч рублей. Подобные данные приводят и другие сервисы.

Подешевел перелет из Санкт-Петербурга в Сочи. По данным Viletix, средний чек снизился на 42%. Сейчас улететь поближе к морю можно за 6,5 тысячи рублей. Причем заметно подешевел перелет в Сочи также из Ростова-на-Дону. Средний чек снизился на 29% с 4 до 2,9 тысячи рублей.

Ощутимо подешевели авиабилеты из Москвы и в другой курортный город – Анапу. Средний чек, по данным Tutu.ru, снизился на 15%, с 6,5 тысячи рублей до 5,5 тысячи рублей. Подешевел на 30% перелет и в еще один популярный приморский город – Геленджик. Перелет сюда весной 2021 года обойдется в 6,4 тысячи, тогда как в 2019 году авиапутешествие стоило 9,5 тысячи рублей.

По данным сервиса Aviasales, на 3% подешевел также перелет из Москвы в Санкт-Петербург – сейчас средний чек авиапутешествия по этому маршруту составляет 4,4 тысячи рублей.

Кстати, Санкт-Петербург весной 2021 года стал привлекателен и с точки зрения стоимости отелей. Среди других направлений авиапутешествий ощутимо снизилась стоимость перелета из Москвы в Орск (-40%) с 8,1 тысячи рублей до 4,8 тысячи рублей.

Средний чек перелета из Москвы в Ульяновск и Магнитогорск снизился на 35%, а в Оренбург и Ижевск – на 33%. Сейчас авиабилеты в эти города можно купить в среднем за 4,5 тысячи рублей.

Перелеты из Москвы в Саратов и Воронеж подешевели на 24% и сейчас стоят около четырех тысяч рублей.

Из Санкт-Петербурга выгоднее всего лететь в Пермь, Ульяновск, Воронеж, Саратов. Средний чек по сравнению с 2019 годом снизился примерно на 40%, улететь можно за 3,5-4 тысячи рублей.

Есть и уже заметно подорожавшие направления. Прежде всего это самые популярные направления на Юг России. Например, стоимость авиаперелета весной 2021 года по сравнению с весной 2019 года из Москва в Сочи выросла на 21%, а из Москвы в Симферополь – на 27%. Авиапутешествие из Москвы в Минеральные Воды сейчас обойдется на 15% дороже, чем в 2019 году, а из Санкт-Петербурга в Симферополь – на 29% дороже.

<https://rg.ru/2021/03/17/kuda-nedorogo-sletat-po-rossii-vesnoj.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – НЕДЕЛЯ; ЕЛЕНА БУГАЙСКАЯ; 2021.03.17; ЗЕЛЕНЬ ПАСПОРТ; КОГДА ПОЯВИТСЯ СЕРТИФИКАТ О ПРИВИВКАХ, КОТОРЫЙ ПОЗВОЛИТ ПУТЕШЕСТВОВАТЬ ПО ЕС

На этой неделе в Еврокомиссии представят проект «цифрового зеленого паспорта», который позволит путешествовать по ЕС тем, кто уже вакцинировался.

Чтобы избежать дискриминации по отношению к тем, у кого нет возможности сделать прививку от коронавируса, документ, по словам комиссара ЕС по вопросам юстиции и верховенства права Дидье Рейндерса, будет содержать информацию о наличии у его владельца антител к COVID-19 или о негативном результате теста. «Вакцинация не является обязательной, от нее можно отказаться. Кроме того, у нас нет возможности привить всех желающих. Поэтому понятно, что мы хотим избежать любой дискриминации», – сказал он. Очевидно, по той же причине те, кто привился российскими и китайскими препаратами, одобренными отдельными государствами Евросоюза, по данным агентства Bloomberg, также смогут получить европейский «цифровой зеленый паспорт».

Более того, агентство Reuters сообщило со ссылкой на свои источники в Брюсселе, что Еврокомиссия собирается начать переговоры с производителями «Спутника V» о централизованной закупке препарата для Европы. Правда, брюссельские чиновники эту информацию сразу же опровергли, но европейская пресса уже выяснила, что для начала переговоров нужно, чтобы соответствующий запрос в Еврокомиссию направили четыре страны ЕС, и что к маю такие переговоры могли бы принести результат. При этом Венгрия и Словакия уже получили первые партии российского препарата, а Италия станет первой европейской страной, где будет запущено производство «Спутника V». Эти страны, а также Чехия, руководство которой проявляло интерес к российской вакцине, могли бы направить такой запрос.

Как будет выглядеть этот документ, станет известно в ближайшие несколько месяцев. Изначально планировалось, что «цифровой зеленый паспорт» будет мобильным приложением, таким, какие с февраля используют в Израиле. Но выяснилось, что отнюдь не везде в Евросоюзе есть техническая возможность выпускать цифровой сертификат. Поэтому, по словам Рейндерса, сейчас идет работа над тем, как сделать возможным выпуск сертификата на выбор – в цифровом или бумажном виде, чтобы он при этом содержал всю необходимую информацию о человеке и идентификационный номер «зеленого паспорта». Этот набор цифр или QR-код «позволит потенциальным обладателям запрашивать и получать бумажную копию сертификата или хранить и демонстрировать сертификат на мобильном устройстве», говорится в проекте, который цитирует Bloomberg.

Напомним, что первый документ такого рода был введен в Израиле 21 февраля текущего года. Это мобильное приложение, которое активируется на шестой день после прививки от коронавируса. В стране уже вакцинировано более половины населения, а 700 тысяч из 9 миллионов переболели, так что введение сертификатов сделало возможным открытие торговых центров, ресторанов, люди смогли начать снова путешествовать.

Тогда же канцлер Австрии Себастьян Курц объявил, что, если общеевропейский процесс не сдвинется с мертвой точки, многие страны Евросоюза введут свои собственные «зеленые паспорта». Действительно, в Дании и Швеции уже сделали свои приложения для смартфонов с данными о вакцинации, а Польша, Эстония и Румыния облегчают въезд или отменяют необходимость карантина тем, кто сделал прививку от ковида. Аналогичный документ, по словам греческого **премьер-министра** Кириакоса Мицотакиса, разработали в Греции. Поначалу греки будут ориентироваться на туристов из ЕС.

Поскольку «ковид-паспорта» уже стали реальностью, предприимчивые европейцы уже создали под них новые туристические проекты. Например, на интернет-портале «Лучшие европейские маршруты» уже появился раздел «лучших маршрутов для вакцинированных». А в Китае объявили о льготном режиме въезда в страну для иностранцев, привившихся китайскими вакцинами.

<https://rg.ru/2021/03/17/kogda-poiavitsia-sertifikat-o-privivkah-dlia-puteshestvij-po-es.html>

КОММЕРСАНТЪ; ЕВГЕНИЯ КРЮЧКОВА; 2021.03.17; ГОСАУДИТОРЫ ПОДСТРОИЛИСЬ ПОД КРИЗИС; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ПОДВЕЛА ИТОГИ 2020 ГОДА

Произошедшее в 2020 году смещение приоритетов властей на антикризисные меры и на обновление нацпроектов отразилось и на итогах работы Счетной палаты (СП). В свежем годовом отчете госаудиторы не проводят мониторинга реализации нацпроектов, отмечая лишь их отдельные итоги и проблемы исполнения на фоне общих сложностей стратегического планирования. Впрочем, анализ исполнения нацпроектов назван в числе приоритетов уже на этот год. Провести такую работу после того, как нацпроекты обновились, а часть их финансирования была переброшена на меры поддержки экономики и населения, видимо, будет непросто.

Счетная палата подготовила сводный отчет за 2020 год – это объемный документ, который планируется представить Госдуме 7 апреля. В отчете госаудиторы обобщили результаты своих проверок, охватившие основные сферы проведения государственной политики – от исполнения бюджета и госпрограмм до культуры. По содержанию этот документ несколько отличается от годовых отчетов последних лет – после «коронакризисного» года, когда фокус госполитики сместился с реализации национальных проектов на поддержку экономики и населения, сводного и системного анализа реализации нацпроектов госаудиторы не приводят.

Многие из замечаний госаудиторов стали уже традиционными – в частности, из года в год СП констатирует отсутствие существенных улучшений по части незавершенного строительства, а также значительное количество нарушений в сфере госзакупок.

Вновь госаудиторы поднимают вопрос и о несогласованности государственных планов, указывая, что 31 из 45 госпрограмм в той или иной степени не соответствует документам стратегического планирования.

Эта претензия конкретизирована на примере анализа реализации нацпроекта «Производительность труда». Помимо высказывания общих замечаний об отсутствии комплексной политики в этой сфере и несогласованности нацпроекта с документами стратегического планирования СП отмечает, что он не стал инструментом координации мер, оказывающих влияние на повышение производительности труда. Целевые показатели нацпроекта по большей части носят административный характер и не отражают реального эффекта от его реализации (например, количество привлеченных к программе предприятий).

Отметила СП и точечные проблемы при реализации отдельных нацпроектов – хроническую недофинансированность системы образования, оставшуюся и в бюджете на 2021–2023 годы, а также недостаточный объем финансирования нацпроекта «Наука» (хотя госаудиторы отмечают положительные итоги его реализации) при значительном запланированном объеме внебюджетных средств, привлечение которых не гарантировано. По нацпроекту «Здравоохранение» отмечается недостижение в 2020 году плановых показателей на фоне ухудшения эпидемиологической обстановки из-за пандемии коронавируса и снижения доступности плановой медицинской помощи – в отчете говорится о недостаточных темпах роста продолжительности жизни, что влечет за собой риски недостижения соответствующей национальной цели к 2030 году.

Отметим, что изменения в госполитике в 2020 году не могли не отразиться на работе самой Счетной палаты.

Госаудиторы среди приоритетных направлений работы на этот год анонсировали анализ эффективности антикризисных мер и способов соцподдержки граждан в рамках борьбы с последствиями пандемии. Кроме того, Счетная палата объявила о проведении масштабных проверок реализации нацпроектов как на федеральном, так и региональном уровнях. С учетом несколько смазанных «коронакризисом» результатов 2020 года, когда часть средств нацпроектов была перенаправлена на финансирование антикризисных пакетов (а сами нацпроекты при этом обновились), проведение такого анализа может усложниться.

<https://www.kommersant.ru/doc/4730808>

На ту же тему:

<https://iz.ru/1137965/iuliia-tcerekh/poshli-na-ponizhenie-sp-vyiavila-minimalnyi-za-piat-let-obem-narushenii>

КОММЕРСАНТЪ; ДИАНА ГАЛИЕВА; 2021.03.17; КРАСНА КАЗНА ПЛАТЕЖАМИ; ФЕДЕРАЛЬНОЕ КАЗНАЧЕЙСТВО ПОДВЕЛО ИТОГИ СВОЕЙ МОДЕРНИЗАЦИИ

Основными темами прошедшей вчера коллегии Федерального казначейства (ФК) стали прямые и косвенные эффекты разворачивания службой в последние годы системы казначейских платежей (СКП) – основного модернизационного проекта ведомства. Перевод под управление ФК всей бюджетной ликвидности сделал возможным оперативное перераспределение средств в зависимости от потребностей бюджета, ускорил расчеты, а также начал оказывать влияние и на сам бюджетный процесс. Так, по словам главы курирующего ФК Минфина Антона Силуанова, рост оперативности в управлении бюджетом уже делает возможным перенос подведения итогов его исполнения с осени на весну – это должно произойти в 2022 году.

Запуск системы казначейских платежей в 2021 году стал наиболее масштабным и значимым проектом Федерального казначейства в последние годы, признали вчера участники расширенной коллегии ведомства. На протяжении 2020 года ФК работало над созданием инфраструктуры для перевода на сторону ведомства всех расчетов участников бюджетного процесса и незаметного для них переноса более 45 тыс. лицевых счетов на единый казначейский счет в Банке России, что позволило ФК консолидировать всю бюджетную ликвидность. Первые итоги этой работы вчера подвел глава ведомства Роман Артюхин.

Так, теперь казначейству в режиме реального времени доступны данные о передвижении средств и остатке на едином казначейском счете – например, вчера утром он составлял 807 млрд руб., баланс казначейского счета при этом оценивается в 11,9 трлн руб., указал вчера глава ведомства Роман Артюхин.

Консолидация в ФК всех бюджетных средств уже позволила ведомству разместить наибольший объем временно свободных средств за все время – 5 трлн руб. (депозиты, сделки репо), доходы от которых будут распределены между субъектами бюджетного процесса.

По итогам года суммарный доход от размещения «объединенного пула» бюджетной ликвидности прогнозируется на уровне 7–10 млрд руб.

Для государства запуск СКП будет иметь как минимум два эффекта. Первый связан с экономической эффективностью использования бюджетных средств – как за счет управления ликвидностью, так и сокращения издержек на транзакции при переводах средств между участниками бюджетного процесса и ускорения расчетов в целом. Ожидается, что с 2022 года такие расчеты будут возможны круглосуточно вне зависимости от местонахождения субъектов за счет централизации расчетно-платежных функций в специализированных территориальных управлениях ФК.

Вместе с тем СКП как источник оперативных данных о госфинансах может повлиять на качество управленческих решений и сдвинуть формальные сроки начала бюджетного планирования.

Так, глава Минфина Антон Силуанов вчера анонсировал перенос сроков рассмотрения в Госдуме отчета об исполнении федерального бюджета с осени на весну начиная с 2022 года. По его словам, отчет за предыдущий год к осени уже малоинформативен. «Отчет всегда является основой для принятия управленческих решений в новый финансовый год, поэтому мы с парламентом приняли решение о том, что такой отчет должен рассматриваться раньше», – добавил Антон Силуанов. Отметим, что в перспективе это, вероятно, приведет к смещению бюджетного процесса в практически «бесшовный» режим, а основные этапы его подготовки и исполнения – в рутинную отчетность. Ранее, напомним, Минфин уже допустил возможности «скольжения» бюджетных средств в рамках бюджетной трехлетки, а также внутри года между ассигнованиями перспективных и отстающих проектов с участием бюджетных инвестиций (см. “Ъ” от 20 февраля).

В 2021 году казначейство продолжит донстройку СКП для обеспечения бесперебойности ее работы. Также предполагается развивать ее в сторону интеграции с платежными системами в соответствии с требованиями о развитии сервисной составляющей ФК. Речь идет о запуске сервиса быстрых платежей физлиц в пользу государства через систему быстрых платежей. ФК и Банк России ожидают, что первые операции пройдут уже в 2022 году с участием пилотных банков – сервис должен увеличить скорость зачисления и улучшить качество мониторинга средств.

В целом же приоритеты ведомства будут связаны с повышением бюджетной дисциплины и прозрачности госфинансов.

Для этого ведомство продолжит работу по бухучету федеральных органов власти с учетом цифровизации сектора – за два года бухучет в ФК делегировали уже 48 ведомств, в 2021 году к ним присоединятся еще 50. Ожидается, что это также позволит оптимизировать численность сотрудников в ведомствах. Вторым направлением станет работа по цифровизации госзакупок, предполагающая перевод документооборота в электронный вид от планирования до приемки, а также расширение практики казначейского сопровождения контрактов (см. “Ъ” от 27 января) – проекты поправок к законодательству по инициативам сегодня были одобрены в Госдуме. Также от ФК ожидают автоматизации финансового контроля. Пока же Антон Силуанов попросил уделить особое внимание расходам на нацпроекты и мероприятия Единого плана восстановления экономики, а также дотациям субъектам РФ – поскольку это нецелевые трансферты, регионы часто не выполняют условия их выдачи.

<https://www.kommersant.ru/doc/4730638>

1 КАНАЛ; АНТОН ВЕРНИЦКИЙ; 2021.03.16; РАЗВИТИЕ МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ ВЛАДИМИРА ПУТИНА НА ВСТРЕЧЕ С ГЛАВОЙ РЕГИОНА

Новые дороги и школы, ситуация в экономике и, конечно, медицина. Глава Московской области доложил **Владимиру Путину**, как выполняются масштабные транспортные проекты. Практически замкнулась Центральная кольцевая автодорога – осталось достроить всего 25 километров.

Новая скоростная трасса разгрузит МКАД и другие магистрали. Важный проект для пассажиров – Московские центральные диаметры – городская электричка, которая ходит почти как метро. Уже запущено движение по двум линиям: Лобня – Одинцово и Нахабино – Подольск. Всего диаметров будет пять. И одна из главных тем – борьба с коронавирусом.

Московская область – один из самых густонаселенных регионов. Уступает только столице. Здесь проживают почти восемь миллионов человек. И это не могло не сказаться на эпидемиологической обстановке. По количеству выявленных случаев коронавируса область – третья в России. Понятно, с какой темы президент начнет разговор с губернатором Воробьевым.

В. Путин: Давайте начнем с ситуации вокруг борьбы с коронавирусной инфекцией, а потом по ситуации в регионе в целом. Пожалуйста.

А. Воробьев: Уважаемый Владимир Владимирович, ситуация стабилизировалась. Слава богу, мы видим заметное снижение и активно ведем уже работу по сворачиванию коек, потому что 19,5 тысячи, слава богу, уже столько не нужно.

19,5 тысяч коек в Московской области было развернуто весной прошлого года, на пике пандемии. Тогда пришлось под «ковид-госпитали» переоборудовать даже один из крупных выставочных центров, а также парк «Патриот». Сейчас об этом уже ничто не напоминает. На днях здесь шумно отмечали Масленицу, а в павильонах всю уже идет к

подготовка к форуму «Армия-2021», запланированному на август. Главное же на этот момент для Подмосковья, по словам губернатора – вакцинация.

А. Воробьев: Даже в торговых центрах мы лицензировали пункты вакцинации. Ведем разъяснительную работу, потому что дело добровольное вакцинация, и понятно, что нужно поговорить, объяснить, и врачи это делают во всех наших пунктах. По доходам COVID нанес нам тоже удар, но вместе с тем экономика Московской области очень диверсифицированная. И мы закончили год плюс 2,5% по доходам.

Для Московской области – региона быстрорастущего, ежегодный прирост населения здесь 80-90 тысяч – критически важно обновлять социальную инфраструктуру. Даже несмотря на пандемию, в прошлом году здесь было построено 32 школы. В этом году, обещает Воробьев, сдадут еще 39.

Еще одно направление развития МЦД – Московские центральные диаметры. По сути, новый вид городского транспорта, объединяющий пригородные электрички и метро. И жители области, и москвичи уже привыкли и к схеме маршрутов, напоминающей огромную паутину, и к скорости, и к интервалам движения между поездами пять – семь минут.

А. Воробьев: Жители справедливо требуют открытия следующих линий, МЦД-3, МЦД-4. Потому что быстро, комфортно. И вместо 138-140 рублей мы сделали проезд унифицированный, 50 рублей. С Москвой мы работаем.

В. Путин: Да, я помню, Вы мне говорили.

А. Воробьев: Это принципиально важно, чтобы общественный транспорт был на самом высоком современном уровне.

В. Путин: Когда мы с Вами встречались, говорили о переходах, о развязках. Я так понимаю, что движение тоже здесь заметно.

А. Воробьев: Мы сдали 28 переездов, это совместная программа федеральная и региональная. И мы видим очень знаковый результат по этим городам: Долгопрудный, Балашиха, Одинцово, Химки.

Президент не так давно открывал в ближнем Подмосковье один из таких переездов. Два года назад о его строительстве попросила сотрудница НПО «Энергомаш». Плотное движение на Ленинградском шоссе разрезало Химки, где расположено предприятие надвое. Эстакада связала этот подмосковный город воедино. Ну, и, конечно же, еще одна дорожная крупная стройка – Центральная кольцевая автодорога (ЦКАД).

А. Воробьев: На Питерском форуме Вы дали старт этому проекту, очень сложному. Потому что в мегаполисе построить почти 350 километров дорог это нелегкая задача. С правительством мы работали все это время, и во время пандемии. Строители – большие молодцы.

Высокоскоростная кольцевая дорога вокруг Москвы уже практически готова. Осталось доделать всего 25 километров на ее южном участке. По словам Андрея Воробьева, полностью кольцо замкнут уже в июле. Во всяком случае к этому времени губернатор позвал **Владимира Путина** на торжественное открытие.

https://www.1tv.ru/news/2021-03-16/403245-razvitiye_moskovskoy_oblasti_v_tsentre_vnimaniya_vladimira_putina_na_vstreche_s_glavoy_regiona

РОССИЯ 24 ВЕСТИ NET; 2021.03.16; «БЕЗНАДЗОРНЫЕ» БЕСПИЛОТНИКИ ВЫХОДЯТ НА ДОРОГИ РОССИИ

Беспилотники без инженеров в салоне появятся на дорогах России: **Минтранс** разрешил в 2021-м году испытывать машины с автопилотом на дорогах без человека на месте водителя. Ведомство представило четырехлетнюю программу по тестированию и поэтапному выводу робомобилей на дороги общего пользования. Поручение разработки

такого комплекса мер год назад **Владимир Путин** дал правительству – в целях, как было сказано, опережающего развития.

Пока будут длиться испытания беспилотника, в **Минтрансе** планируют до 2024 года выработать необходимые правовые условия для внедрения машин с автопилотом в транспортное законодательство. В России беспилотные автомобили тестируют сейчас сразу несколько компаний, но лидирует в отрасли, конечно, «Яндекс» с флотом в 160 машин, суммарный пробег которых приближается к 9 млн км. И, вероятно, именно «Яндекс» больше всех готов к коммерческой эксплуатации робомобилей, запуск которых, к слову, намечен в программе на второй квартал этого года, то есть буквально через пару недель.

Артем Фокин, директор по развитию бизнеса беспилотных технологий «Яндекса»: «Самая большая ценность этого документа – то, что декларировано движение в правильном направлении. Сейчас, как мы знаем, во многом скорость развития технологий автономного управления автомобилем зависит и от регулирования в тех странах и районах, где технологии мы развиваем. Вот мы знаем, что есть районы, города, штаты с прогрессивным регулированием в Штатах, есть отдельные провинции Китая. Очень здорово, что мы сейчас декларативно сказали, что мы будем двигаться в сторону прогрессивного регулирования, открывая новые возможности для доработки продуктовой составляющей».

Пока неизвестно, где именно начнутся коммерческие испытания автопилота вместо водителя, но можно предположить, что это будут Иннополис, Сколково и некоторые районы Москвы, в которых робомобили «Яндекса» курсируют с 2018 года и хорошо знают местные улицы.

Артем Фокин, директор по развитию бизнеса беспилотных технологий «Яндекса»: «Очень сложно предсказать, где регулятор готов будет это разрешить. Потому что наверняка это будет предметом некоего диалога нас, наших коллег по цеху с регуляторами. Наверняка нам придется доказать некий кейс, что это полезно и безопасно в том-то и том-то районе. И регулятор должен с этим согласиться или не согласиться. И после того, как все придут к общему знаменателю, можно будет говорить о том, что мы начнем делать коммерческую эксплуатацию в том или ином формате, как разрешит регулятор в том или ином районе».

Но даже после того, как станут известны районы для старта испытаний, это лишь начало пути. Если коммерческий запуск роботакси действительно состоится в этом году, у «Яндекса» есть шанс стать третьей компанией, которая запустила на дорогах сервис беспилотного такси. Первой стал WayMo в Америке, второй – компания AutoX, запустившая коммерческую эксплуатацию такси с автопилотом в Китае.

<https://www.vesti.ru/video/2278122>

<https://www.vesti.ru/hitech/article/2537269>

РОССИЯ 1 ВЕСТИ; ЛЮДМИЛА ВЕСЕЛОВА; 2021.03.16; МЕЖДУ БЛАГОВЕЩЕНСКОМ И КНР ЗАРАБОТАЛА ПЕРЕПРАВА. ВЕСТИ

Между Благовещенском и китайским городом Хэйхэ возобновились международные грузоперевозки. Из-за ограничений грузы будут доставлять только российским транспортом и пока только из Китая в Россию. Ежедневно границу смогут пересекать не более 10 грузовиков, первые пять уже в пути.

<https://www.vesti.ru/video/2278347>

ВЕСТИ ДАЛЬНИЙ ВОСТОК; АННА КАЛЬЧУК; 2021.03.16; В НЕБО С НОВОЙ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНОЙ ПОЛОСЫ ХАБАРОВСКОГО АЭРОПОРТА ПОДНЯЛСЯ ПЕРВЫЙ САМОЛЕТ

Таким образом официально завершён масштабный этап реконструкции. Ушло 250 тысяч тонн цементобетона, более 1 млн кубометров земли, песка и щебня, а также около 10 млрд

рублей. Осмотрели объект вице-премьер страны полпред Юрий Трутнев и глава региона Михаил Дегтярев.

Аэробус А-330 первым касается обновленного летного поля. Из Хабаровска уже в современных технических условиях, он берет курс на Москву.

За несколько минут до этого в присутствии Юрия Трутнева и Михаила Дегтярева аэропорт от **Росавиации** получает сертификат соответствия. Фактически с этого момента первая взлетно-посадочная полоса, а их всего две здесь, готова к работе.

Юрий Трутнев, заместитель Председателя Правительства РФ – полномочный представитель Президента РФ в ДФО: Полоса современная хорошая. Сейчас надо привести в порядок старую полосу, чтобы она выступала как резервная. Потом уже в рамках развития говорим о новом международном терминале. И в этом случае будет мощный транспортный узел здесь.

Все работы документально носят название реконструкция. Но по факту полоса построена заново. Трудились здесь при любых погодных условиях. В самые интенсивные периоды одновременно около 700-сот человек и более сотни единиц техники. О масштабе можно судить и по другим цифрам. Здесь 250 тысяч тонн цементобетона, а под ним отсыпано более миллиона кубометров земли, песка и щебня.

Анна Кальчук: При прежней длине в 3,5 километра, ширина полосы увеличилась с 40 до 60 метров. Сделано все, чтобы Хабаровский аэропорт мог принимать любые суда, в том числе лайнеры гиганты по типу Аэробуса А380 и грузовые тяжеловесы, такие как АН-124. Пока же в честь открытия парад техники поменьше, но менее важной: она ежедневно обеспечивает безопасность полетов, обслуживает и суда и пассажиров, в том числе уже и на современной полосе. Общий объем инвестиций первой очереди – 10 миллиардов федеральных рублей.

Глава региона уже отметил: столь масштабная реконструкция комплекса – это новый импульс развитию всей транспортной системы региона, а с ней и экономики. Пассажиропоток должен быть увеличен до 3 миллионов человек в год.

Следующий этап, строительство международного терминала, гостинично-делового и выставочного комплекса, – сейчас в проработке.

<http://vestidv.ru/news/21/03/17/32278>

РОССИЯ 24; 2021.03.17; РЖД РАЗМЕЩАЮТ БЕССРОЧНЫЕ «ЗЕЛЕННЫЕ» ЕВРООБЛИГАЦИИ

«Российские железные дороги» разместили «зеленые» бессрочные еврооблигации. Объем выпуска – 250 миллионов швейцарских франков.

Размещение вызвало существенный интерес со стороны инвесторов. Большая часть заявок пришла на участников из Швейцарии.

Организаторами выступили Credit Suisse, Sber CIB и «ВТБ Капитал». РЖД стал первым российским эмитентом, разместившим «зеленые» бессрочные бонды в швейцарских франках.

На прошлой неделе компания выпустила еврооблигации, номинированные в рублях. В прошлом году «Российские железные дороги» выходили на международные рынки заимствований дважды, сообщает телеканал «Россия 24».

<https://www.vesti.ru/video/2278460>

РОССИЯ 24; 2021.03.16; В АКВАТОРИИ АВАЧИНСКОЙ БУХТЫ ПРИСТУПИЛИ К ПОДЪЕМУ ЗАТОНУВШЕГО СУДНА. НОВОСТИ НА «РОССИИ 24»

В акватории Авачинской бухты приступили к подъему затонувшего судна. Речь идет о шхуне под названием «Ронд». Процесс не быстрый. Пока водолазы загоняют воздух в понтоны.

<https://www.vesti.ru/video/2278077>

РОССИЯ 1 ВЕСТИ В 20:00; 2021.03.16; БУДЕТ ДОПРОШЕНА ЛОКОМОТИВНАЯ БРИГАДА: СКР ВЫЯСНЯЕТ ПРИЧИНЫ АВАРИИ НА УРАЛЕ

Излом рельсов и экстренное торможение по предварительным данным стали причиной схода 17 вагонов с углём в Челябинской области. Авария на целый день парализовала движение по Южно-Уральской железной дороге. Повреждёнными оказались около 500 метров путей и три опоры контактных сетей. Из-за возникших задержек несколько поездов дальнего следования перенаправили по альтернативному маршруту, а часть пассажиров доставили до пункта назначения междугородними автобусами.

На месте аварии – перевернутые вагоны, груды металла, горы угля. Сотрудники МЧС, полиции, энергетики, представители Южно-Уральской железной дороги ликвидируют последствия аварии, и судя по всему, работы ещё очень много.

ЧП произошло на перегоне Сыростан-Хребет. В пятом часу утра 19 вагонов грузового поезда сошли с пути – три из них опрокинулись полностью. Обошлось без жертв, но рельсы повреждены и движение полностью остановлено.

Сейчас пассажирские составы идут в обход: северные маршруты – через Дружинино и Екатеринбург, южные – через Карталы и Белорецк, пассажиров поездов Москва-Челябинск доставили в столицу Южного Урала на автобусах.

В обратном направлении пассажиров довозят до станции Златоуст и там они садятся на поезд до Москвы.

«Меня предупредили, что будет другой поезд, доедем до Златоуста, здесь нас пересадят в автобус комфортабельный, довезут до Челябинска», – говорит пассажир.

«Так же мы добирались бы на поезде, такое же время, ничего не потеряли, так же по графику придем, нормально», – рассказывает мужчина.

На место ЧП прибыли специальные поезда с техникой из Челябинска и Златоуста. Две сотни специалистов устраняют последствия. Они пытаются освободить от завалов хотя бы одну железнодорожную полосу и запустить реверсивное движение.

«Все вагоны подняты, идет монтаж железнодорожного полотна и восстанавливается контактная сеть», – сообщила Елена Пихтина, заместитель начальника службы корпоративных коммуникаций Южно-Уральской железной дороги.

Линии электропередачи тоже пострадали и это усложняет ситуацию. Когда стемнеет – понадобится установка временного освещения, чтобы продолжать восстановительные работы.

«Предстоит демонтировать и установить порядка 700 метров железнодорожного полотна. Опрокинутые вагоны убраны на специальные площадки», – рассказал Егор Пахомов, начальник **пресс-службы** главного управления МЧС России по Челябинской области.

Причины аварии сейчас устанавливаются.

«Проводим осмотр места происшествия, рассматриваем как основную версию – излом рельсов. Будет допрошен круг лиц – работников железной дороги, работников локомотивной бригады, будет исследована документация», – подчеркнул Юрий Лебедев, старший следователь-криминалист отделения криминалистики Уральского следственного управления на транспорте СКР.

В ближайшие часы движение обещают восстановить. Также известно, что Уральское следственное управление на транспорте возбудило уголовное дело по статье «нарушение правил безопасности движения».

<https://www.vesti.ru/article/2537570>

REGNUM; 2021.03.16; В БЕЛГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ ПО НАЦПРОЕКТУ ОТРЕМОНТИРУЮТ 265 КМ АВТОДОРОГ

К ремонту дорог по нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» приступили в Белгородской области. В 2021 году планируется привести в порядок 264,9 км дорожного полотна, сообщили корреспонденту ИА REGNUM 16 марта в пресс-службе правительства региона.

Первые работы по нацпроекту начались в Старом Осколе. На Молодежном проспекте сначала обновят подземные коммуникации, чтобы не нарушать благоустройство вновь уложенного покрытия. В целом в 2021 году в Белгородской области в нормативное состояние планируется привести 264,9 километров на 116 муниципальных дорогах и 33 региональных. Объем финансирования составит порядка трех миллиардов рублей.

В 2020 году по нацпроекту в регионе привели в порядок 165,1 км дорог.

<https://regnum.ru/news/3216628.html>

ФЕДЕРАЛ ПРЕСС; 2021.03.16; В ДЗЕРЖИНСКЕ ЗА ГОД КАПИТАЛЬНО ОТРЕМОНТИРУЮТ ПЯТЬ УЧАСТКОВ ДОРОГ

Ремонтные работы проведут в рамках национального проекта «Безопасные и качественные дороги». На проведение этой работы выделено 700 миллионов рублей.

«Дзержинск является вторым городом региона по численности населения и крупным промышленным центром. Качественная дорожная инфраструктура важна как для комфорта жителей, так и для повышения инвестиционной привлекательности. Создание комфортных условия для бизнеса – одна из приоритетных задач для правительства региона», – отметил губернатор Нижегородской области Глеб Никитин.

Глава региона пояснил, что кроме ремонта и реконструкции дорог речь идет о строительстве ливневой канализации, установке шумозащитных экранов. Раньше многие улицы Дзержинска были лишены ливневок.

На Красноармейской улице, по которой можно подъехать к оборонному предприятию, заводу имени Я. Свердлова, проезжую часть сделают четырехполосной. Когда наступит благоприятная погода, начнется ремонт на улицах Гайдара, Петрищева и Черняховского.

«Дороги на Петрищева, Гайдара и Черняховского имеют высокий график движения, также там проходят маршруты общественного транспорта. Износ покрытия на этих участках существенный. Как и в прошлом году, график работ будем планировать с учетом сохранения комфортного режима передвижения для автомобилистов», – сообщил мэр Дзержинска Иван Носков.

Также планируется ремонт на подъезде к Дзержинску от трассы М-7 «Волга» – Северное шоссе. Всего там модернизируют 4,62 километра дорожного полотна. Окончание всех работ намечено на октябрь 2021 года. Об этом сообщает пресс-служба правительства Нижегородской области.

Ранее «ФедералПресс» писал, что дороги в нижегородской деревне Каменное отремонтируют за 21,2 млн рублей.

<https://fedpress.ru/news/52/society/2696456>

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.03.16; НА КАМЧАТКЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ 18 МОСТОВ

В 2022 году на Камчатке начнется ремонт 18 мостов на средства, выделенные по нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги», сообщается на сайте краевого правительства.

«Аварийных мостов в настоящий момент в Камчатском крае нет, но есть 13 предаварийных и пять в неудовлетворительном состоянии. Они были включены в программу («Мосты и путепроводы «. – Прим. ред.)», – приводятся в сообщении слова министра транспорта и дорожного строительства региона Владимира Каюмова.

<https://национальныепроекты.пф/news/na-kamchatke-otremontiruyut-18-mostov>

ТАСС; 2021.03.16; СТОИМОСТЬ РЕМОНТА ДОРОГ В НАЛЬЧИКЕ В 2021 ГОДУ ПО НАЦПРОЕКТУ СОСТАВИТ ПОЧТИ 500 МЛН РУБ.

Ремонтные работы на 14 дорожных объектах будут завершены в Нальчике (Кабардино-Балкария) в 2021 году в рамках реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**». Всего будет отремонтировано порядка 14 км дорог в курортной и других зонах города, сообщили ТАСС во вторник в пресс-службе мэрии.

«В Нальчике будут проведены работы в рамках реализации национального проекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» на 14 объектах. Всего 13,82 км. Все работы планируется завершить в текущем году. Стоимость составит порядка 480 млн рублей», – рассказал собеседник агентства.

Так, в частности, планируется замена бортовых камней и покрытия, замена изношенных инженерных коммуникаций, устройство и ремонт тротуаров, благоустройство заездов в частные дома, установка транспортных и пешеходных светофорных объектов, устройство освещения, обустройство дороги. «Проведение работ позволит повысить безопасность на городских улицах столицы республики, перераспределить транспортные потоки в городе», – пояснили в администрации.

На сегодняшний день уже заключены контракты по ремонту семи объектов, по которым работы уже ведутся. Это, в частности, ул. Канукоева от пр. Шогенцукова до въезда на «Козий рынок» (район Долинск, курортная зона), участки ул. Пионерская, ул. Тырнаузская, ул. Мостовая, ул. Будаева, ул. Б. Хмельницкого и ул. Ю. Фучика.

Кроме того, объявлены торги по определению подрядных организаций по ремонту еще семи объектов на ул. Тарчокова, ул. Профсоюзная, ул. Дагестанская, ул. Семашко, ул. Поперечная, ул. Карбышева, пер. Театральный. Работы будут начаты после проведения конкурсных процедур.

REGNUM; 2021.03.16; В ПЕНЗЕ ЗА ГОД ОБОРУДУЮТ БОЛЕЕ 20 ПЕШЕХОДНЫХ ПЕРЕХОДОВ

Пенза, 16 марта 2021, 13:41 – REGNUM В Пензе в рамках нацпроекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» оборудуют по стандартам безопасности еще 22 пешеходных перехода.

Контракт на выполнение данных работ заключен с Пензенской инновационной компанией. Так, на нерегулируемых пешеходных переходах через многополосные дороги установят консольные опоры, дорожные знаки 5.19.1 «Пешеходный переход» продублируют над проезжей частью дороги.

Работы запланированы по следующим адресам: ул. Аустрина в районе дома №94; ул. Большая Арбековская в районе домов №72, №92; ул. Минская в районе дома №2 и №8; ул. 40 лет Октября в районе дома № 38; ул. Аустрина в районе дома № 160; ул. Окружная в районе остановки «Дизель Арена»; ул. Карпинского в районе дома № 159, № 171, напротив дома № 15 по ул. 2-й проезд Яблочкова; ул. Окружная в районе примыкания ул. Курской; ул. Окружная в районе остановки «Октябрьский сад», в районе строения №14, в районе примыкания ул. Чебышева; ул. Терновского в районе примыкания 3-го проезда Терновского; ул. Терновского в районе примыкания ул. Волжской, в районе остановки «Терновский мост» и в районе строения №102, а также ул. Урицкого в районе дома №6.

По улице Луначарского на участке от строения №1Г до строения №3а будет восстановлено пешеходное ограничивающее ограждение. Подрядчику необходимо завершить работы до 1 июля текущего года.

ИА REGNUM напоминает, летом 2020 года в Пензе в рамках нацпроекта «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» проводилось совмещение нерегулируемых пешеходных переходов возле школ с искусственными неровностями и в местах концентрации ДТП на двух нерегулируемых пешеходных переходах на улицах Сухумской и Терновского.

<https://regnum.ru/news/3216374.html>

НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ РОССИИ; 2021.03.16; В ПСКОВЕ ПЛАНИРУЮТ ОТРЕМОНТИРОВАТЬ ТРИ ДОРОГИ В 2021 ГОДУ

Три дороги отремонтируют в Псковской городской агломерации в этом году, сообщили в пресс-службе комитета по транспорту и дорожному хозяйству Псковской области.

Благодаря нацпроекту «**Безопасные и качественные автомобильные дороги**» отремонтируют трассу Подосье – Заровенья (Камно) в Завеличенской волости, улицу Механизаторов в деревне Ершово и тротуар возле дороги от базы «Псковэнерго» до границы с Псковом.

В ходе ремонта дорожные рабочие расчистят площади от кустарников и мелколесья, укрепят обочины, установят новые дорожные знаки и положат новый слой асфальта. Планируется, что ремонт завершат до 15 июля.

<https://национальныепроекты.пф/news/v-pskove-planiruyut-otremontirovat-tri-dorogi-v-2021-godu>

2021.03.16; В ТПП РФ ОБСУДИЛИ ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА В СВЕТЕ ВЫПОЛНЕНИЯ РЕЗОЛЮЦИИ СЪЕЗДА СОЮЗА ТРАНСПОРТНИКОВ РОССИИ

15 марта 2021 года в ТПП РФ состоялось совместное заседание Комитета ТПП РФ по транспорту и экспедированию и президиума Союза транспортников России.

В заседании приняли участие 8 руководителей крупнейших транспортных ассоциаций и союзов: Ассоциации международных автомобильных перевозчиков, Российского автотранспортного союза, Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта, Российской ассоциации экспедиторских и логистических компаний и др.

Модератором заседания выступил председатель Комитета ТПП РФ по транспорту и экспедированию, первый заместитель председателя Комитета ГД по транспорту и строительству Виталий Ефимов.

В своем приветственном слове Виталий Ефимов отметил активную совместную работу ТПП РФ и Союза транспортников России (СТР) по защите интересов предприятий транспортного комплекса в период пандемии. Также он отметил, что дополнительные предложения государственной поддержки по видам транспорта были сформированы в ходе проведения предсъездовского расширенного заседания Комитета и организационных членов Союза транспортников России.

Вице-президент ТПП РФ Дмитрий Курочкин отметил эффективную экспертную работу Палаты и СТР по формированию консолидированной позиции предпринимательства по проблемам развития транспортного комплекса и проинформировал участников заседания о работе ТПП РФ по совершенствованию законодательной базы транспортной отрасли. Так, в течение 2020 года экспертами было подготовлено 34 содержательных замечания и предложения по 103 проектам НПА, поступившим в Палату на экспертизу в рамках

оценки регулирующего воздействия. Большая совместная работа была выполнена Палатой и СТР по подготовке предложений в «Транспортную стратегию» в части международных автомобильных перевозок и в Общенациональный план действий, обеспечивающих восстановление занятости и доходов населения, рост экономики и долгосрочные структурные изменения в экономике. Дмитрий Курочкин отметил особую важность для развития отрасли «Транспортной стратегии», которая обсуждалась на прошедшем 12 марта 2021 года заседании президиума Правительственной комиссии по транспорту под председательством Первого заместителя председателя Правительства Андрея Белоусова.

Статс-секретарь-заместитель министра транспорта Дмитрий Зверев проинформировал участников заседания, что **профильные департаменты министерства проработали 93 поступивших предложения от СТР и направили свои ответы в Союз. Ряд наиболее важных вопросов, требующих оперативного решения, будут вынесены на обсуждение расширенной Коллегии Министерства транспорта, которое состоится 14 апреля т.г. Также он отметил, что часть предложений СТР будет увязана с выполнением «Транспортной стратегии».**

Вице-президент СТР Евгений Казанцев проинформировал участников заседания об активном взаимодействии с Минтрансом России по проработке предложений резолюции Съезда СТР.

Далее участники заседания перешли к обсуждению предложений из резолюции Съезда СТР по видам транспорта и полученным по ним ответам из органов власти.

Президент Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта Александр Зайцев проинформировал о состоянии вопроса развития круизного флота, предложил пересмотреть вопрос о грузовой базе для внутреннего водного транспорта с точки зрения ее увеличения до 190 млн т. Также он предложил ввести мораторий на проверки транспортного комплекса в том числе и по вопросам транспортной безопасности. В заключение Александр Зайцев предложил разработать транспортно-экономический баланс для экономики.

Генеральный директор Ассоциации международных автомобильных перевозчиков, член Совета ТПП РФ Андрей Курушин предложил вынести на Правительственную комиссию по транспорту три основных вопроса:

- подготовка Федерального закона о грузовых автомобильных перевозках;
- обновление парка грузового транспорта;
- восстановление ранее действующего механизма снижения исчисленного транспортного налога на суммы, уплаченные по системе «Платон».

Президент Российского автотранспортного союза Олег Старовойтов обратил внимание участников заседания на необходимость ускорить процедуру принятия поправок к Федеральному закону от 13.07.2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом.....». Виталий Ефимов поддержал эти инициативы и предложил вынести вопрос на Правительственную комиссию и подготовить обращение на имя Первого заместителя председателя Правительства РФ, председателя Правительственной комиссии Андрея Белоусова.

Исполнительный директор СРО Ассоциация «Промжелдортранс» Александр Кукушкин напомнил, что остается нерешенным вопрос с тарифообразованием для предприятий промышленного железнодорожного транспорта и предложил внести изменения в Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».

О проблемах в области дорожного хозяйства рассказал генеральный директор Ассоциации «РАДОР» Игорь Старыгин. В частности, он отметил существенный рост цен на дорожно-строительные материалы. Поступило предложения организовать встречу с Минстроем России для выработки механизмов решения указанной проблемы.

О предложениях по совершенствованию системы оказания экспедиторских и логистических услуг выступила президент Российской ассоциации экспедиторских и логистических организаций Ольга Мельникова.

По итогам заседания прозвучавшие предложения будут направлены в Правительство РФ и профильные министерства.

<https://tpprf.ru/ru/news/v-tpp-rf-obsudili-voprosy-razvitiya-transportnogo-kompleksa-v-svete-vypolneniya-rezolyutsii-sezda-so-i404034/>

ТАСС; 2021.03.16; КАБМИН ПОРУЧИЛ ДО 15 АПРЕЛЯ ПРОРАБОТАТЬ МЕХАНИЗМ ПОДДЕРЖКИ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ АВТОКОМПОНЕНТОВ

Премьер-министр России Михаил Мишустин поручил Минпромторгу и Минфину проработать до 15 апреля механизмы поддержки компаний, изготавливающих автокомпоненты. Об этом сообщила **пресс-служба** правительства.

«Минпромторгу и Минфину предстоит до 15 апреля проработать механизмы поддержки компаний, которые заняты изготовлением компонентов для автопрома, а также решить, возможно ли нарастить финансовую помощь производителям сельхозтехники», – говорится в сообщении **пресс-службы** по итогам рабочей поездки главы правительства в Алтайский край.

В начале марта российские поставщики электроники для автопрома пожаловались, что столкнулись с дефицитом чипов. В Минпромторге заявляли, что готовы оказать автопроизводителям и их поставщикам поддержку в случае проблем с электронными комплектующими.

Также премьер поручил Минпромторгу до 31 мая информировать предприятия, реализующие проекты, связанные с развитием аддитивных технологий, о существующих мерах государственной поддержки и предусмотреть выделение в 2021 году дополнительного финансирования на возмещение потерь в доходах лизинговых организаций в виде единовременной скидки в размере 50% цены приобретения оборудования для предприятий легкой промышленности.

Кроме того, **Минтранс** необходимо до 15 апреля проработать совместно с «Российскими железными дорогами» вопрос снижения финансовой нагрузки на производителей, перевозящих опасные грузы железнодорожным транспортом.

<https://tass.ru/ekonomika/10910867>

ТАСС; 2021.03.16; ПОДГОТОВКУ КАДРОВ ДЛЯ ШЕЛКОВОГО ПУТИ ОБСУДЯТ УЧАСТНИКИ МЕЖДУНАРОДНОГО ТЕЛЕМОСТА 18 МАРТА

Представители ведущих компаний и вузов транспортно-логистической отрасли России, Германии, Австрии, Китая и Казахстана 18 марта в ходе телемоста «Будущее Шелкового пути: единое образовательное пространство от Китая до Европы» обсудят подготовку кадров для новой транспортной системы. Об этом сообщается на официальной странице мероприятия.

«Спикеры не только обсудят будущее отрасли, вызовы и требования к кадровому потенциалу, образование в транспортно-логистической сфере и международных обменах, но и спроектируют основные вехи дальнейшего сотрудничества с целью укрепления профессиональных, культурных и экономических связей между странами на маршруте нового Шелкового пути», – пояснили организаторы.

На мероприятии выступят генеральный директор ОТЛК ЕРА Алексей Гром, генеральный директор Shenzhen Neptune Logistics Чжу Лучжи, управляющий директор по HR «Казахстан темір жолы» Тамила Микулич, представители РЖД, Duisburger Hafen AG, а также руководители международных программ университетов Германии, Австрии, России.

Кроме того, в ходе телемоста будет представлен новый проект «Объединенной транспортно-логистической компании – Евразийский железнодорожный альянс» (ОТЛК ЕРА) – цифровая платформа транспортно-логистического центра карьеры. Она станет площадкой для профессиональной коммуникации в отрасли на международном уровне и упростит процесс осуществления обменов и стажировок для работодателей, студентов и выпускников из стран Европы и Азии.

Информационным агентством России ТАСС и ОТЛК ЕРА выступают организаторами телемоста.

<https://tass.ru/ekonomika/10915937>

ТАСС; 2021.03.16; РФ В 2020 Г. ПЕРЕОРИЕНТИРОВАЛА ЭКСПОРТ УГЛЯ НА ВОСТОЧНОЕ НАПРАВЛЕНИЕ – МИНЭНЕРГО

Россия в 2020 г. сократила экспорт угля в направлении стран Атлантики, но нарастила поставки странам Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). В целом экспорт снизился с 221 млн т до 208 млн т. Об этом сообщил министр энергетики РФ Николай Шульгинов на заседании комитета Совета Федерации по экономической политике.

«Объем добычи (в 2020 г. – прим. ТАСС) упал на 9% и составил 402 млн т. Экспорт в целом снизился с 221 млн т до 208 млн т. Причем он снизился в направлении атлантических стран (в западном направлении – прим. ТАСС), которые заявили о декаборнизации, отказе от угольных станций, и снижении потребления угля. Но в то же время вырос (объем поставок – прим. ТАСС) в страны АТР (в восточном направлении, – прим. ТАСС) примерно на 10%», – сказал он.

На фоне роста поставок угля в страны АТР российские угольные компании столкнулись с ограничением пропускной способности БАМа и Транссиба, добавил Шульгинов. По его словам, правительством принято решение по жесткому графику развития Восточного полигона, его железнодорожной и энергетической инфраструктуры. К примеру, поставлена задача к 2024 г. увеличить на 24% вывоз угля из Кузбасса. «Эти поставки – предпочтительны», – добавил Шульгинов.

Тема потребления угля остается «острой», добавил министр. «Вы заметили, что при похолодании вся Европа и страны АТР с удовольствием потребляли большое количество угля», – отметил он. По оценке Шульгинова, в 2021 г. добыча угля в России будет на уровне немного выше 2020 г. или сохранится в том же объеме.

ТАСС; 2021.03.16; В РОССИИ ПОЯВИТСЯ ЕДИНЫЙ РЕЕСТР СВАЛОК И ЗАБРОШЕННЫХ ОБЪЕКТОВ

Правительство РФ планирует создать реестр свалок, затонувших кораблей и заброшенных предприятий России для проведения «генеральной уборки» в стране. Для этого планируется направлять все денежные средства экологических платежей и штрафов, которые станут целевыми, сообщила вице-премьер РФ Виктория Абрамченко.

«Нам нужна какая-то генеральная уборка. <...> Нужно не только ликвидировать 191 свалку в границах городов – как задача национального проекта к 2024 году, и 88 объектов накопленного вреда наиболее опасных, необходимо вообще разобраться со всеми этими площадками, промышленными предприятиями и кораблями. Нам нужен реестр таких объектов, реестр таких кораблей. Нужно будет приоритизировать объекты накопленного вреда на суше и объекты накопленного вреда на море», – сообщила она на пленарном заседании международного форума-выставки «Чистая страна» во вторник.

По словам Абрамченко, такая деятельность не может быть проведена силами регионов вследствие масштаба задачи. Поэтому правительство может направить на «генеральную уборку» все экологические платежи, поступающие в бюджет, сделав это направление целевым.

«Мы предложили сделать все экологические платежи, штрафы, плату за негативное воздействие на окружающую среду «окрашенными». «Окрашенными» в бюджете», – отметила она.

Вице-премьер сообщила также, что в рамках подготовки к «генеральной уборке» предстоит определить порядок вывода из эксплуатации промышленных предприятий. «Что мы будем иметь в конце? В конце мы будем иметь чистую страну, и наши дети будут жить в чистой стране», – подчеркнула Абрамченко.

<https://tass.ru/ekonomika/10911965>

ВЕСТИ ВЛАДИВОСТОК; 2021.03.16; ВЛАДИМИРСКИЙ ОБЩЕСТВЕННИК ВОШЕЛ В КООРДИНАЦИОННЫЙ СОВЕТ ОНФ ПО РАБОТЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

На фоне серии скандалов – от массового невыхода автобусов на маршруты до массовой драки в салоне – на линиях Владимира.

Эксперт ОНФ Владимирской области Илья Зотов включен в состав Координационного совета ОНФ по работе общественному транспорту. Среди участников совета **первый заместитель Министра транспорта России Андрей Костюк.**

Основная задача Координационного органа сформировать на площадке ОНФ диалог между властью и гражданами по вопросам модернизации общественного транспорта, тиражировать успешный опыт отдельных регионов по развитию транспорта.

«Мы регулярно находимся в коммуникациях со многими регионами по развитию общественного транспорта и видим, как не просто идет процесс обновления подвижного состава, переход на новую систему брутто-контрактов. Жителей органы власти слышат в самую последнюю очередь, хотя все развитие транспортных систем происходит для горожан. Мне бы очень хотелось, чтобы работа в рамках Координационного совета принесла пользу и городу Владимиру, но для этого органы власти должны быть готовы к диалогу с жителями. В ближайшее время мы проведем обсуждение вопросов развития пассажирского транспорта в столице Владимирской области на площадке ОНФ, где предложим перечень мер для нормализации ситуации», – рассказал эксперт ОНФ, Член Общественного совета при Минтрансе России Илья Зотов.

Напомним, что в связи с повреждением опор контактной сети в результате дорожно-транспортного происшествия, троллейбусы маршрутов №№ 1 и 5 временно будут следовать до остановки «Проспект Ленина». Как сообщают нам жители этого района, теперь многие из них вынуждены идти от дома до остановок на проспекте Ленина. Автобусы в час пик с потоком не спавляются. ДТП произошло на Верхней Дуброве в ночь на 14 марта. Водитель «КИА» снёс опоры линий электропередачи.

<https://vladtv.ru/society/120924/>

Ъ; 2021.03.16; ПЕРМЬ ВОШЛА В ПЯТЕРКУ ЛИДЕРОВ ПУБЛИЧНОЙ ПОВЕСТКИ ПО РАЗВИТИЮ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

Пермь стала одним из лидеров российской публичной повестки по теме модернизации систем пассажирского транспорта. Это следует из ежемесячного обзора развития общественного транспорта в городах России, подготовленного ВЭБ.РФ.

Среди достижений Перми, отмеченных в обзоре, фигурируют внедрение информационного обеспечения пассажирских перевозок и проекты новых трамвайных маршрутов. «Благодаря внедрению современных ИТ-решений городская администрация теперь получает данные о работе общественного транспорта в онлайн-режиме, – сообщается в обзоре. – Все это создает массив данных для умного управления транспортной системой, руководствуясь которыми город, в частности, оперативно регулирует правила бесплатных пересадок и направляет контролеров на отстающие по сбору выручки бескондукторные маршруты. Вслед за автобусами Пермь принимается за

электротранспорт: с холдингом „Синара – Транспортные машины“ обсуждается продление трамвайной линии в Кондратово, а с РЖД – создание „Пермских диаметров“ железной дороги. Проект включает центральное кольцо и три железнодорожные линии (диаметры) – по образцу Московских центральных диаметров и Московского центрального кольца».

О необходимости развития общественного транспорта ранее неоднократно говорил глава региона. «Задача властей вывести отрасль на новый уровень, это необходимо для повышения комфорта и безопасности жителей, удобства пользования объектами социальной инфраструктуры. К юбилею краевой столицы наша цель – полностью обновить автобусный парк города, а также постепенно обновлять подвижной состав электротранспорта, ремонтировать инфраструктуру. Отдельное внимание уделяем и межмуниципальным перевозкам – здесь средний возраст автобусов составляет 27 лет. В рамках транспортной реформы планируется постепенно переводить межмуниципальные маршруты на регулируемые тарифы, обновляя подвижной состав и формируя в регионе единые «правила игры» для перевозчиков», – отмечал Дмитрий Махонин.

«Пермь оказалась в лидерах благодаря транспортной реформе, которой некоторые возмущены, – дал свою оценку ситуации общественный деятель Михаил Борисов, – несмотря на противодействие отдельных перевозчиков и сложную экономическую ситуацию, город последовательно реализует транспортную реформу: корректирует маршрутную сеть и тарифное меню, реконструирует трамвайные пути и обновляет подвижной состав, расширяет зону платной парковки. Эксперты, которые проводили оценку, обратили внимание на развитие электротранспорта в Перми, так как сейчас идет планомерная реконструкция старых сетей и планируется постройка новых веток».

Помимо Перми, транспортную повестку в России также формировали Новокузнецк, Тверь, Челябинск и Новосибирск.

<https://www.kommersant.ru/doc/4730376>

Ъ САРАТОВ; СЕРГЕЙ ПЕТУНИН; 2021.03.17; АРЕСТ ИЗ-ЗА АРЕСТА; НАЧАЛЬНИК АСТРАХАНСКОЙ ТАМОЖНИ ВЗЯТ ПОД СТРАЖУ ПО ПОДОЗРЕНИЮ В ПРЕВЫШЕНИИ ПОЛНОМОЧИЙ

Басманный суд Москвы согласился с ходатайством следствия и заключил под стражу начальника астраханской таможни генерала Ильдара Саидова по делу о превышении должностных полномочий. Господин Саидов пробудет под стражей до 12 мая. Следствие считает, что он дал незаконное распоряжение о выходе в Иран судна, арестованного по административному делу о нарушении таможенных процедур. Из-за этого оказалось невозможным взыскать штраф в размере 83 млн руб.

Басманный суд Москвы принял решение об аресте начальника астраханской таможни Южного таможенного управления ФТС России Ильдара Саидова, подозреваемого в превышении должностных полномочий, повлекшем причинение тяжких последствий (п. «в» ч. 3 ст. 286 УК РФ). Как сообщили в **пресс-службе** суда, о мере пресечения в виде заключения под стражу ходатайствовало следствие, генерал Саидов помещен под стражу до 12 мая этого года.

Как писал „Ъ“, Ильдар Саидов (занял пост начальника астраханской таможни в июне 2017 года) был задержан 15 марта сотрудниками центрального аппарата Следственного комитета РФ совместно с ФСБ России, а затем этапирован в Москву для проведения следственных действий. Во вторник, 16 марта, ему было предъявлено обвинение.

В Следственном комитете РФ сообщили, что в августе 2019 года в Советском районном суде Астрахани рассматривалось дело об административном правонарушении в связи с несоблюдением таможенной процедуры ООО «Судоремонтное предприятие «Альянс-Шиппинг», в рамках которого был наложен арест на морское грузовое судно «Генрих Гасанов». По версии следствия, несмотря на обеспечительные меры, начальник таможни

Саидов, превысив свои должностные полномочия, дал письменное распоряжение на отход судна из России в Иран.

«Его противоправные действия повлекли невозможность взыскания наложенного судом штрафа в сумме более 83 млн руб. и существенное нарушение установленного законом порядка деятельности подразделений ФТС России», – отметили в Следственном комитете.

Как выяснил „Ъ“, ООО СП «Альянс-Шиппинг» задекларировало сухогруз «Морское грузовое судно „ДЮРСО“» 1993 года выпуска для переработки (таможенная процедура, которая используется для ввоза на территорию Евразийского экономического союза иностранных товаров для совершения ряда действий (например, ремонта) и обратного вывоза. – „Ъ“) в июне 2017 года. В сентябре 2018 года судно было зарегистрировано в Российском международном реестре судов морского порта Таганрог под названием «Генрих Гасанов». Собственником судна является ПАО «ТрансФин-М», которое передало его в лизинг ООО «ТрансМорфлот». ООО СП «Альянс-Шиппинг» должно было отремонтировать судно.

Летом 2018 года астраханская таможня в ходе камеральной проверки выяснила, что на сухогрузе ведутся ремонтные работы двумя компаниями (ООО СПП «Судоремстрой», ООО «Сокар») и четырьмя индивидуальными предпринимателями. Все они не были включены в перечень организаций-переработчиков, что является нарушением.

23 ноября 2018 года таможенный орган вынес определение о возбуждении дела об административном правонарушении в отношении ООО СП «Альянс-Шиппинг» по ч. 2 ст. 16.9 КоАП РФ („Пользование или распоряжение товарами в нарушение таможенной процедуры“). Через неделю на судно «Генрих Гасанов» был наложен арест с указанием в протоколе об аресте о передаче на ответственное хранение и о запрете распоряжаться данным судном.

Постановлением Советского районного суда Астрахани от 19 июля 2019 года ООО СП «Альянс-Шиппинг» был назначен штраф в виде половины стоимости товара, являющегося предметом административного правонарушения, 83,14 млн руб. без конфискации предмета административного правонарушения.

ООО «ТрансМорфлот» попыталось обжаловать решение об аресте судна в арбитражном суде. Компания ссылаясь на то, что СП «Альянс-Шиппинг» не является владельцем сухогруза, а значит, он не может быть предметом правонарушения. Суд первой инстанции в марте 2019 года согласился с доводами истца, признал арест «Генриха Гасанова» незаконным и вернул его владельцу, однако в июле 2019 года апелляция отменила решение, а в ноябре 2019-го – с апелляционной инстанцией согласилась кассация.

Как уточнили в Следственном комитете, решение о выпуске сухогруза в Иран принималось в период рассмотрения административного дела в Советском районном суде (с апреля по ноябрь 2019 года. – „Ъ“), более точной даты в СК не сообщают.

Директор ООО СП «Альянс-Шиппинг» Мехти Шарифов сказал „Ъ“, что судовладелец действительно заключил договор с компанией на таможенную переработку судна, однако компания ремонтных работ на нем не выполняла. «Мы не занимались этим пароходом, я его не видел, мы не получили за него ни копейки, но нас привлекли к ответственности, якобы мы начали работы без разрешения. На самом деле я думаю, что судовладельцы подделали мои подписи, чтобы начать работу. Я на суде говорил, что в документах не мои подписи, но это не приняли к сведению, процесс уже был запущен и нас признали виновными», – отметил господин Шарифов. По его словам, из-за штрафа судоремонтному предприятию пришлось распустить сотрудников и объявить о банкротстве.

Связаться с ООО «ТрансМорфлот» „Ъ“ не удалось, по указанному компанией номеру телефона никто не отвечал.

По данным „Ъ“, господин Саидов не признает вину.

<https://www.kommersant.ru/doc/4730792>

НИА ТОМСК; 2021.03.16; ТОМСКАЯ ОБЛАСТЬ ПРИНЯЛА УЧАСТИЕ В ПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ПО ДОРОГАМ

Участники онлайн-заседания президиума правительственной комиссии по региональному развитию Российской Федерации, прошедшего по видеоконференцсвязи, обсудили актуальные вопросы подготовки российских регионов к дорожно-строительному сезону. Как сообщили НИА Томск в администрации Томской области, зампред правительства РФ Марат Хуснуллин отметил, что в 2021 году на дорожные работы в регионах в федеральном бюджете предусмотрено более 210 млрд рублей. Вопросы исполнения финансовых обязательств находятся на особом контроле федерального центра, сообщает «НИА Томск»

Председатель комиссии также подчеркнул, что необходимо менять подходы к формированию программ дорожных работ. В первую очередь, нужно выделять финансирование на ремонт дорог, входящих в опорную сеть страны. Во-вторых, включать в перечень ремонта транспортные артерии с высокими пассажиро – и грузопотоками.

Ключевой темой стала подготовка регионов к старту нового дорожно-строительного сезона. **Первый заместитель министра транспорта РФ Андрей Костюк** отметил, что **наиболее масштабные работы пройдут в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». В программу нацпроекта 2021 года вошло около 5 тыс. объектов, более 77% из них законтрактовано.**

«Томская область в числе первых регионов определила подрядчиков на все объекты национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» 2021 года. Сейчас подрядчики ведут заготовку материалов, подготовку асфальтобетонных заводов и дорожно-ремонтной техники. Своевременная контрактация позволит нам с наступлением благоприятных погодных условий начать новый ремонтно-строительный сезон. В этом году по национальному проекту нам предстоит отремонтировать более 160 километров автодорог Томской агломерации и за ее пределами», – отметил вице-губернатор Игорь Шатурный.

В заседании президиума правительственной комиссии по региональному развитию Российской Федерации приняли участие представители Минтранса России, Минфина России, Росавтодора и субъектов страны.

<http://www.nia-rf.ru/news/society/68421>

ТАСС; 2021.03.16; РАЗБОРНЫЙ ПРОЛЕТ СМОНТИРУЮТ НА МЕСТЕ РУХНУВШЕГО МОСТА В ДАГЕСТАНЕ В БЛИЖАЙШИЕ ДНИ

Пролет секциями из среднего автодорожного разборного моста (САРМ) смонтируют в ближайшие дни на месте рухнувшего моста через реку Аварское Койсу в селе Хебда Шамильского района Дагестана. Об этом журналистам сообщили во вторник в пресс-службе Минтранса республики.

Ранее Шамильском районе под тяжестью большегрузного транспорта рухнул пролет моста длиной 32 м. Как сообщали ТАСС в Минтрансе республики, мост был включен в перечень аварийных по федеральной программе «Мосты и путепроводы».

«В ближайшие три – четыре дня на месте разрушенного пролета моста будет смонтирован секциями из среднего автодорожного разборный мост, также будет проложена объездная дорога с укладкой металлических труб в русле реки Аварское Койсу. Для пешеходов предусмотрят лестницы», – приводит пресс-служба слова врио министра транспорта и дорожного хозяйства Дагестана Ширухана Гаджимурадова.

Врио министра прибыл в Шамильский район для инспекции места обрушения моста. «В ближайшие дни выше по течению от моста будет проложена объездная дорога с укладкой металлических труб в русле реки Аварское Койсу. Для пешеходов предусмотрят лестницы», – цитирует Гаджимурадова **пресс-служба**.

Ранее сообщалось что причиной обрушения пролета автомобильного моста через реку Аварское Койсу в Шамильском районе Дагестана стало превышение допустимой нагрузки. Уточнялось, что без дорожного сообщения остались три высокогорных населенных пункта – Кахиб, Гоор, Хиндах.

Как рассказала ТАСС старший помощник прокурора Дагестана Татьяна Голубова, была организована проверка по факту обрушения автомобильного моста.

<https://tass.ru/obschestvo/10914797>

ТАСС; 2021.03.16; ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА БЕСПИЛОТНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ В «ПЕСОЧНИЦАХ» ЛЯЖЕТ НА РАЗРАБОТЧИКОВ – ЭКСПЕРТ

Человек – водитель, испытатель или автовладелец – физически выводится из круга ответственности при полностью беспилотных испытаниях транспорта в режиме так называемых «цифровых песочниц». Ключевая роль в нормативном определении ответственности будет у разработчиков технологий, рассказал ТАСС главный аналитик ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» (ЦТЛ) Андрей Ионин.

«Цифровые песочницы» позволят впервые решить вопрос ответственности, ее распределения, например, в случае ДТП с беспилотными автомобилями, между традиционными участниками дорожного движения и новыми субъектами – разработчиками технологий», – **прокомментировал** Ионин запускаемый правительством РФ экспериментальный правовой режим в сфере цифровых инноваций.

«Человек – водитель, инженер-испытатель, автовладелец – физически выводится из круга ответственности, – пояснил эксперт. – И ключевая роль за нормативное определение ответственности здесь за инициаторами «цифровых песочниц» – разработчиками беспилотников». Как пояснил Ионин, именно в рамках «цифровых песочниц» в ходе пилотных проектов должны отрабатываться не столько технические решения, сколько регулирование вопросов ответственности за использование и внедрение цифровых технологий.

Вопрос ответственности – ключевой для развития всей цифровой экономики, считает эксперт. Но до настоящего времени он фактически игнорировался. «Ответственность является таким же новым товаром, как и данные. Сейчас полностью беспилотные автомобили готовы к массовому внедрению, что напрямую влияет на жизни и здоровье людей, игнорировать вопрос ответственности более невозможно», – отметил Ионин.

Тестирование высокоавтоматизированных транспортных средств без инженера-испытателя в салоне должно начаться на дорогах общего пользования в некоторых регионах России уже в 2021 году, сообщил **Минтранс РФ**.

В ряде российских регионов с конца 2018 года идет одобренный правительством РФ эксперимент по эксплуатации высокоавтоматизированных автомобилей с инженерами-испытателями на борту. Автомобили в рамках этого эксперимента застрахованы, а ответственность за дорожно-транспортные происшествия и иные происшествия на автомобильных дорогах несет собственник транспортного средства при условии отсутствия вины других участников движения. При этом принять участие в эксперименте могли только разработчики «беспилотников».

Режим «цифровых песочниц»

Президент РФ Владимир Путин в июле 2020 года подписал закон, запускающий с января 2021 года экспериментальные правовые режимы в сфере цифровых инноваций называемые также «цифровые песочницы». Закон определяет общий механизм установления экспериментальных правовых режимов для ускоренного внедрения новых продуктов и услуг в сферах применения цифровых инноваций. Приоритетными направлениями «песочниц» выбраны медицина, транспорт, дистанционное образование, торговля, финансовый рынок, архитектура и строительство, промышленность, а также государственные услуги.

В понедельник Кабмин РФ внес в Госдуму законопроект, уточняющий механизм экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций. В частности, определен список нормативно-правовых актов, которые в режиме «песочницы» применяются с особенностями. Среди них ряд федеральных законов, не допускающих эксплуатацию автомобилей без водителя.

ТАСС; 2021.03.16; КАРТЫ «ТРОЙКА» ПРОТЕСТИРУЮТ В ГОРОДСКОМ ТРАНСПОРТЕ УЛЬЯНОВСКА

Транспортную карту «Тройка» протестируют в троллейбусах, курсирующих в Ульяновске. Об этом сообщается во вторник в официальном Telegram-канале столичного департамента транспорта.

«Тройку» начали тестировать в Ульяновске! Продолжаем расширять географию нашей транспортной карты – сейчас жителям города передали 100 проездных, которые они протестируют в 60 троллейбусах», – говорится в публикации.

Там отмечается, что если испытания пройдут успешно, карта «Тройка» начнет работать на всех видах общественного транспорта в городе.

Московская билетная система признана лучшей в мире по версии международной премии Transport Ticketing Global и получила главную награду в номинации «Лучшая умная билетная система – 2020». Она обеспечивает более 400 млн транзакций в месяц. Тульская область стала первой среди других регионов России, внедрившей аналог московской билетной системы.

<https://tass.ru/obschestvo/10916291>

ИНТЕРФАКС; 2021.03.16; ГОСДУМА ГОТОВА РАССМОТРЕТЬ ПОПРАВКИ ОБ УСИЛЕНИИ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ВОЖДЕНИЕ В НЕТРЕЗВОМ ВИДЕ – ДЕПУТАТ

В Госдуме готовы рассмотреть законодательные инициативы об усилении ответственности за систематическое пьяное вождение и проанализировать существующую правоприменительную практику, заявил первый зампреда профильного комитета Госдумы по законодательству и госстроительству Даниил Бессарабов.

«Если она диктует усиление ответственности, то такие шаги мы тоже должны рассматривать. Если соответствующий проект закона будет внесен, то мы готовы его рассматривать с участием представителей соответствующих сторон», – сказал Бессарабов.

Вместе с тем он отметил, что со стороны законодателей делаются все шаги для совершенствования законодательства для профилактики «пьяной езды».

«Лично и как депутат считаю, что пьяным за руль нельзя садиться, это недопустимо. Это серьезное правонарушение. А если человек системно не исполняет нормы закона, то он должен быть подвергнут строгой ответственности», – сказал Бессарабов во вторник «Интерфаксу».

Ранее во вторник газета «Коммерсант» со ссылкой на документ сообщила, что министерство внутренних дел (МВД) РФ по поручению вице-премьера Юрия Борисова разработало поправки к Уголовному кодексу (УК) РФ, по которым максимальный срок лишения свободы за систематическое вождение в нетрезвом состоянии будет увеличен с двух до трех лет.

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ФЕДЕРАЛЬНЫЙ ВЫПУСК; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2021.03.17; СОСУЛЬКЕ ДОБАВЯТ ОТВЕТСТВЕННОСТИ; ДЕПУТАТЫ ПРЕДЛОЖИЛИ ОПЛАЧИВАТЬ УЩЕРБ ОТ УПАВШИХ НА МАШИНЫ ДЕРЕВЬЕВ ПО ОСАГО

Группа депутатов предложила расплачиваться за ущерб, причиненный автовладельцам упавшими с крыш сосульками, либо деревьями, а также за повреждения транспорта из-за

ям на дорогах, страховщикам по ОСАГО. Соответствующий законопроект внесен в Госдуму.

Как пояснил один из авторов законопроекта, председатель комитета Госдумы по труду, социальной политике и делам ветеранов Ярослав Нилов, недочеты в работе коммунальных служб приводят к падению снега, сосулек с крыш домов на крыши авто, а также отживших свое деревьев. Таких инцидентов хватает, но даже признание службами своей вины не гарантирует автовладельцам быстрого возмещения ущерба, без нервов и бюрократии.

Но, как правило, взыскивать с коммунальных служб ущерб требует огромного количества времени. Средний срок рассмотрения подобных дел в судах – 9 месяцев, следует из анализа, приведенного в пояснительной записке к законопроекту. Поэтому депутаты предлагают упростить систему.

Согласно их проекту, автовладелец, чья гражданская ответственность застрахована по ОСАГО, в случае, если его машина пострадала от упавшей сосульки, может обратиться за выплатой к своему страховщику. А тот уже потом в порядке регресса взыщет выплаченную сумму с коммунальщиков.

Эксперты скептически отнеслись к этому предложению. Да, проблема с упавшими деревьями, сосульками и ямами на дорогах есть. И она серьезная. Но дело в том, что ОСАГО предполагает страхование своей ответственности перед кем-то. Обратиться к своему страховщику за выплатой ущерба можно только в том случае, если у виновника ДТП застрахована его ответственность. Но коммунальные службы, а также дорожники не страхуют свою ответственность за недобросовестную работу перед автомобилистами. Поэтому такой довесок в ОСАГО вряд ли возможен.

Было бы логичнее обязать страховать свою ответственность перед гражданами управляющие компании и владельцев дорог по аналогии с обязательным страхованием гражданской ответственности владельца опасного объекта.

Причем опасные объекты это не только какие-нибудь гидроэлектростанции. Это еще лифты, эскалаторы, а также аттракционы. Как показывает практика, обычные дома, а также зеленые насаждения вокруг них не менее опасны. А что касается ям на дорогах, то из-за нарушений эксплуатации дорог в прошлом году произошло почти 50 тысяч ДТП, в которых погибло почти 5 тысяч человек.

<https://rg.ru/2021/03/16/osago-predlozhili-rasprostranit-na-ushcherb-ot-sosulek-i-iam-na-doroge.html>

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2021.03.17; «СИТИМОБИЛ» ПОДБРОСИТ ЧЕРЕЗ GETT; ФАС СОГЛАСОВАЛА ПАРТНЕРСТВО АГРЕГАТОРАМ ТАКСИ

Водители агрегатора такси «Ситимобил» будут выполнять заказы в экономсегменте конкурирующего сервиса – Gett. Федеральная антимонопольная служба (ФАС) согласовала такое сотрудничество. Новый формат работы позволит «Ситимобил» увеличить загрузку водителей и нарастить клиентскую базу, а Gett – повысить выручку за счет комиссии с заказов, которые обслуживают водители «Ситимобил», считают эксперты.

Gett и «Ситимобил» заключили стратегическое партнерство по работе в массовом сегменте, рассказали “Ъ” представители компаний. Водители партнеров, подключенные к «Ситимобил», будут получать заказы Gett в сегменте «Эконом», в том числе заказы корпоративных клиентов во всех регионах присутствия сервисов. При этом часть заказов в «Экономе» продолжат выполнять водители–партнеры Gett, а в тарифах «Комфорт» и «Премиум» изменений не будет. Финансовые подробности сотрудничества стороны не раскрывают, но настаивают, что на конечной стоимости заказа для пассажира новый формат работы не скажется. В рамках пилота, который прошел в 2020 году, водителям партнеров «Ситимобил» передавалось 1–2% поездок Gett. Стороны 9 марта получили

согласование ФАС на такую бизнес-модель, и теперь она будет масштабирована, отметили в «Ситимобил». В **пресс-службе** ФАС не ответили на запрос.

Партнерство позволит уменьшить срок ожидания автомобиля пользователям Gett, а «Ситимобил» – увеличить доходы водителей и операционную эффективность бизнеса, считают в сервисах. Гендиректор Gett в России Анатолий Сморгонский сравнивает новый формат сотрудничества с виртуальным оператором связи MVNO (Mobile Virtual Network Operator), когда на инфраструктуре одного оператора могут работать множество других брендов.

Оборот «Ситимобил» в 2020 году, по данным самой компании, составил 46 млрд руб., увеличившись в 2,2 раза. Gett не раскрывает свои финансовые и операционные показатели.

В марте 2020 года стало известно о возможном слиянии Gett и «Ситимобил». Знакомый с ситуацией источник “Ъ” говорит, что стороны не сошлись в оценках бизнеса Gett. Но, по словам представителя Gett, такая сделка «никогда не рассматривалась». Об отсутствии таких планов сообщили и в **пресс-службе** «Ситимобил».

Тем не менее на рынке агрегаторов такси назрела консолидация, уверен аналитик «ВТБ Капитала» Владимир Беспалов. «Яндекс.Такси» в июле 2019 года подал ходатайство в ФАС на покупку активов группы «Везет» (бренды «Везет», Fasten, «Такси Сатурн» и Red Taxi), но сделка не была одобрена. В итоге в феврале 2021 года «Яндекс.Такси» купил часть активов группы, в частности колл-центры и бизнес по заказу грузоперевозок, за \$178 млн. Сделка действует в ограниченном количестве регионов и не распространяется на программное обеспечение, уточняли ранее в компании. Сейчас ФАС проводит проверку этой сделки.

В партнерстве Gett и «Ситимобил» есть логика, считает господин Беспалов. «Хотя Gett фокусировался на бизнес-сегменте и работе в b2b, запрос у его клиентов на «Эконом» оставался», – рассуждает он. Вероятно, предполагает эксперт, Gett будет получать комиссию с заказов, которые обслуживают водители «Ситимобил», и будет выступать в роли диспетчера: «Такая модель не потребует дополнительных затрат и позитивно скажется на выручке Gett». Загрузка водителей «Ситимобил» от заказов через Gett не увеличит время ожидания клиентов «Ситимобил», уверен он: «Водители этого сервиса недозагружены».

По мнению председателя Общественного совета по развитию такси в регионах Ирины Зариповой, такое партнерство потенциально позволит расширить клиентскую базу «Ситимобил» за счет клиентов Gett.

Актуальных данных по объему рынка такси в России нет. По данным департамента транспорта Москвы, в ноябре 2020 года доля «Ситимобил» и Gett в столице составила 20,2% и 6% соответственно, а «Яндекс.Такси» лидирует с долей в 70,8%. По оценкам аналитиков Bank of America, в 2020 году число поездок на такси в России сократилось из-за пандемии лишь на 8%, а по итогам 2021 года вырастет на 37%. На развитие рынка, по мнению госпожи Зариповой, в этом году будут влиять усиление «Яндекс.Такси» и рост тарифов во всех сервисах, за счет которого они смогут повысить эффективность.

<https://www.kommersant.ru/doc/4730610>

РБК; AUTONEWS; АЛИНА РАСПОПОВА; 2021.03.17; НОВЫЕ ПРАВИЛА СДАЧИ НА ПРАВА: В ГИБДД РАССКАЗАЛИ ОБО ВСЕХ ИЗМЕНЕНИЯХ

С 1 апреля изменится прием практических экзаменов в ГИБДД. Площадку объединят с городом: кандидату нужно будет уверенно ориентироваться в потоке и выполнять задания в произвольном порядке. На все дадут 30 минут

В России кардинально меняется подход к приему практических экзаменов в ГИБДД. Водители должны будут демонстрировать не только наработанные с инструкторами приемы, но и показать инспекторам свое умение ориентироваться в реальной городской

обстановке. Новые правила прописаны в административном регламенте МВД и постановлении правительства «О внесении изменений в некоторые акты правительства Российской Федерации по вопросам допуска граждан к управлению транспортными средствами». В пресс-службе МВД России Autonews.ru подтвердили, что оба документа вступают в силу 1 апреля. «Информацией о переносе даты вступления в силу указанных нормативных правовых актов не располагаем», – уточнили в ведомстве.

Экзамен станет короче

Сейчас на сдачу практики уходит два дня: сначала нужно пройти испытания на площадке в автошколе и только потом выезжать в город. Теперь эти два этапа объединят в один. Со вступлением изменений в силу на все задание кандидат в водители потратит не более 30 минут. Спешить не придется: на подготовку к началу экзамена выделено еще 20 минут.

По команде инспектора кандидат в водители должен будет занять свое кресло. После этого инспектор ГИБДД начнет аудио- и видеозапись процесса. Под запись полицейский проверит документы автомобилиста, чтобы исключить возможность ошибки или сдачи экзамена кем-то другим. Затем будущий автомобилист должен подготовиться к испытанию: пристегнуть ремень, настроить водительское место под себя и подать сигнал о готовности. Начинать выполнение задания нужно строго по команде сотрудника ГИБДД.

Как рассказывали корреспонденту Autonews.ru представитель ГИБДД, проводить экзамены, как и раньше, будут на закрытых огороженных площадках. Для этого по-прежнему можно использовать инфраструктуру автошкол. Но и просто огороженные площадки наподобие пустых паркингов тоже подойдут. Упражнения – прежние: заезды в боксы, развороты в ограниченном пространстве, параллельная парковка, «горка» и так далее.

Если все пройдет удачно, инспектор ГИБДД отдаст команду сразу выезжать в город. Тестировать автомобилистов будут на улицах со спокойным трафиком, но о пустых «искусственных» отрезках речи не идет. Кандидату придется работать в максимально жизненных условиях и подтверждать свою готовность к стрессовым ситуациям на дорогах.

При этом кандидату в водители не будет заранее известен точный маршрут. Дело в том, что сейчас у инспекторов есть выбор примерно из трех стандартных маршрутов. Зная их, инструкторы автошкол зачастую «натаскивали» учеников именно работе именно на них, и будущие автомобилисты буквально заучивали обстановку и знаки. Теперь же желающие получить права будут знать только общий перечень улиц и дорог, а также территорий, где им нужно будет проехать с экзаменатором.

В такой поездке инспектор сможет отдавать команды из списка заданий в любой последовательности. Например, проехать регулируемый или нерегулируемый перекресток, совершить левые и правые повороты, миновать железнодорожный переезд, правильно перестроиться, проехать с максимальной разрешенной скоростью, затормозить и остановиться на разных скоростях и так далее. Каждая команда прописана в регламенте – отдавать ее нужно четко и без разночтений.

«Нововведения позволят исключить «натаскивание» кандидата в водители на отдельные виды упражнений в условиях закрытой площадки и в конечном итоге изменят подход автошкол к обучению практическому вождению, сделав «заучивание» учебных маршрутов бесполезным», – рассказали Autonews.ru в МВД России.

В ведомстве также объяснили, что исключение практического экзамена по первоначальным навыкам управления ТС в виде отдельной процедуры позволит снизить количество обращений кандидата в экзаменационное подразделение Госавтоинспекции и сократить время на получение государственной услуги.

За ошибки начислят баллы

Каждая ошибка будет стоить желающему получить водительское удостоверение определенное количество баллов. Пять набранных баллов – это провал. При этом в перечне есть нарушения, каждое из которых как раз стоит сразу эти пять баллов. Среди них:

1. Выезд на встречную полосу
2. Проезд на «красный»
3. Нарушение правил обгона, поворота и разворота
4. Нарушение правил движение задним ходом
5. Превышение скорости.

Если после ошибки сумма штрафных баллов не дойдет до пяти, кандидату в водители предложат повторно выполнить неудавшийся маневр. Штраф в размере 1 балла полагается, если водитель двигался без необходимости со слишком малой скоростью, при начале движения допустил резкий старт, несвоевременно подал сигнал поворота или неправильно оценил дорожную обстановку.

2 балла инспектор начислит, если водитель, к примеру, откатился назад и не проконтролировал откат стояночным или рабочим тормозом, резко затормозил без необходимости предотвращения ДТП или не пользовался зеркалами заднего вида.

3 балла впишет инспектор, в случаях, если будущий водитель выбрал скорость движения без учета дорожных и метеорологических условий или же если в установленных случаях он не снизил скорость и не остановился.

ГИБДД может аннулировать результат экзаменов

Весь снятый процесс сдачи экзамена будут хранить в экзаменационном подразделении не менее месяца. Это нужно на случай, если провалившийся кандидат решит оспорить результат экзамена. Если подтвердится, что на самом деле кандидат не ошибался, его жалобу удовлетворят и назначат новое время на пересдачу. Но есть и обратная ситуация: в ГИБДД могут аннулировать уже выданные права, если окажется, что они оформлены с нарушением правил.

Права будут выдавать с 17 лет

Вместе с этими изменениями должно заработать предложение ГИБДД о допуске к управлению автомобилем уже с 17 лет, а не 18 лет. Сейчас экзамен в ГИБДД можно сдавать начиная с 17 лет, но даже успешно пройдя тестирование садиться за руль разрешено только с 18 лет. До этого момента в ГИБДД водительское удостоверение просто не выдадут. Теперь же 17-летним начнут выдавать ВУ. Но в каждой поездке подростков должен будет сопровождать совершеннолетний наставник, причем с действующим водительским удостоверением.

На пересдачу практики дадут 60 дней

Сейчас нет никаких пошлин за сдачу экзамена в ГИБДД. Нужно заплатить только за выдачу самих прав – 2000 руб. Поэтому не сдав практику, некоторые кандидаты продолжают снова и снова штурмовать экзаменационные подразделения в ГИБДД. В ведомстве считают, что тренироваться нужно не на инспекторах, а с инструкторами. Поэтому на подготовку для пересдачи увеличили временной лимит – после неудачи теперь можно прийти на экзамен не позднее чем через 60, а не 30 суток. Минимальный срок проведения повторных экзаменов остался без изменений – семь суток. В случае трех неудачных попыток следующий повторный экзамен, как и сейчас, будет назначаться не ранее чем через 30 дней.

В автошколах готовят по-старому

Опрошенные корреспондентом Autonews.ru руководители автошкол из разных регионов признались, что до сих пор не уверены, что в ГИБДД начнут принимать экзамены по-новому. При этом многие считают, что в подходе самих автошкол к обучению в целом ничего не меняется, ведь работают автошколы по утвержденным программам от министерства образования. Участники отрасли признают, что кандидатам не помешало бы

больше часов практики. А при текущих расценках и нормативах расширить программу, по оценкам экспертов, не получится. Так, в частности, считает руководитель Всероссийского центра поддержки и развития автошкол Сергей Матвеев.

«Сейчас обучение стоит 20-25 тыс. руб., – говорит Матвеев. – Чтобы включить в него больше дополнительных часов практики нужно, чтобы услуга стоила 40-45 тыс. руб. Эти деньги платить никто не хочет. В целом не могу сказать, что мы стали учить как-то по-новому в свете изменений. Нужно для начала посмотреть, как все заработает в отделениях ГИБДД. Не думаю, что на самом деле кандидаты почувствуют большую разницу».

https://www.autonews.ru/news/604f7e549a7947b2c01c078e?from=column_11

ТАСС; 2021.03.17; В «АЭРОФЛОТЕ» ОЖИДАЮТ ВОССТАНОВЛЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО РЫНКА АВИАПЕРЕВОЗОК НЕ РАНЕЕ 2024 ГОДА

Российская авиакомпания «Аэрофлот» прогнозирует, что международный рынок авиаперевозок восстановится не ранее 2024 года, сообщил генеральный директор компании Михаил Полубояринов в эфире телеканала «Россия-24».

«Что касается международного рынка, то наш прогноз, который был сделан в конце прошлого года, не совсем, наверное, оправдывается. Восстановление идет более медленными темпами – ранее 2024 года мы не ожидаем достичь уровня 2019 года», – сказал он.

Комментируя ситуацию на российском внутреннем рынке, Полубояринов отметил, что он может восстановиться уже в 2022 году. «Доходные ставки, наверное, подойдут к уровню 2019 (года) только в 2023 (году)», – добавил гендиректор авиакомпании.

<https://tass.ru/ekonomika/10920803>

ТАСС; 2021.03.16; В ГОСДУМЕ ПРЕДЛОЖИЛИ ОГРАНИЧИТЬ ЧАСОМ ПРЕДЕЛЬНОЕ ВРЕМЯ ВЫДАЧИ БАГАЖА В АЭРОПОРТУ

Депутаты Госдумы от фракции ЛДПР внесли во вторник на рассмотрение палаты законопроект, согласно которому багаж пассажирам в аэропорту после рейса должен выдаваться в срок до 60 минут с момента посадки. Текст размещен в думской электронной базе.

Авторами выступили депутаты Виталий Пашин, Василина Кулиева и Андрей Андрейченко.

«В период туристического сезона для отдыхающих авиапассажиров становится частым явлением нарушение порядка выдачи багажа. Нередки случаи, когда по вине авиакомпаний выдача багажа задерживалась на неопределенное время без объяснения причин», – говорится в пояснительной записке.

Авторы указывают на то, что сейчас предельные сроки выдачи багажа не обозначены, поэтому авиакомпании могут самостоятельно трактовать факт нарушения этих сроков.

«Законопроектом предлагается установить предельные нормы времени для выдачи багажа авиапассажирам при прибытии воздушного судна, а именно не более 60 минут с момента его прибытия», – говорится в пояснительной записке. Соответствующую поправку предлагается внести в Воздушный кодекс РФ.

<https://tass.ru/ekonomika/10916045>

ТАСС; 2021.03.16; ТРУТНЕВ: ЕДИНАЯ ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ АВИАКОМПАНИЯ ДОЛЖНА НАЧАТЬ РАБОТУ В ТЕЧЕНИЕ МЕСЯЦА

Единая дальневосточная авиакомпания «Аврора» должна в течение месяца приступить к работе, сообщил в среду журналистам вице-премьер – полпред президента в Дальневосточном федеральном округе Юрий Трутнев.

«Компания уже распределила по 5% акций между всеми [дальневосточными] субъектами РФ. Сейчас нам надо холдинг создать. Но мы не можем себе позволить месяцами заниматься только бумажной работой. Еще раз говорю, что в течение месяца нам надо запускаться», – сказал Трутнев. Он уточнил ТАСС, что накануне обсудил создание единой дальневосточной авиакомпания с руководством Минвостокразвития и авиакомпания «Аврора».

По словам **вице-премьера**, на текущую операционную деятельность авиакомпании в 2021 году нужна дополнительная субсидия в размере 3,5 млрд рублей. «Эта цифра доложена председателю правительства [Михаилу Мишустину]. Он пока решение не озвучил. Но сказать честно, я думаю, что деньги в таком объеме для субсидирования начала работы компании мы найдем», – добавил Трутнев.

Накануне глава Минвостокразвития Алексей Чекунов сообщил ТАСС, что работа по созданию маршрутной сетки единой дальневосточной авиакомпания завершится в конце марта, а ключевые маршруты уже определены. Заявка сформирована и согласована с **Минтрансом**.

В декабре 2019 года **президент РФ Владимир Путин** по итогам совещания с правительством поручил внести предложения о создании авиакомпании для перевозок на Дальнем Востоке. Проект включен в национальную программу социально-экономического развития Дальнего Востока на период до 2024 года и на перспективу до 2035 года. Предполагается, что Сахалинская область сохранит за собой 50% минус одна акция будущей авиакомпании, остальные регионы ДФО – по 5% акций, а Минвостокразвития – «золотую акцию», т. е. обеспечит госконтроль над деятельностью акционерного общества для обеспечения равноправного доступа всех жителей Дальнего Востока к услугам этой авиакомпании.

<https://tass.ru/ekonomika/10920653>

ТАСС; 2021.03.16; НА КАМЧАТКЕ НАЧАЛАСЬ ПРОДАЖА АВИАБИЛЕТОВ ПО СУБСИДИРОВАННОЙ ЦЕНЕ В ОТДАЛЕННЫЙ ПОСЕЛОК

Авиакассы Камчатского края начали продажу субсидированных правительством края авиабилетов в удаленный поселок Оссора, в котором проживают около 2 тыс. человек, по сниженной цене. Это позволит пассажирам добраться до удаленного населенного пункта дешевле и быстрее, сообщил ТАСС министр транспорта региона Владимир Каюмов.

«Снижение тарифа позволит жителям Камчатки гораздо комфортнее долетать до Оссоры. До понижения цены билет стоил 14 200 рублей, и люди, желая сэкономить, выбирали более длинный, но более дешевый маршрут: сначала на автобусе до Козыревска, оттуда вертолетом до Оссоры. Специальным соглашением мы снизили стоимость полетов на самолете, поэтому теперь жители поселка смогут добираться до населенного пункта за 10 200 рублей и всего за два часа», – сказал Каюмов.

До реконструкции взлетно-посадочной полосы в Оссоре, которая позволила отправлять в этот населенный пункт самолеты, добраться до поселка в течение пяти лет можно было только на вертолетах с пересадкой в Тиличихах.

Поселок Оссора – административный центр Карагинского района, находится на северо-восточном побережье Камчатки. Население – около 2 тыс. человек. Добраться сюда из Петропавловска-Камчатского можно только по воздуху, преодолев около 1 тыс. км.

Президент РФ Владимир Путин ранее поручил решить вопросы повышения транспортной доступности и развития малой авиации, включая аэропорты Дальнего Востока. По инициативе главы государства в госпрограмму «Развитие транспортной системы» внесен раздел по опережающему развитию Дальнего Востока, который включает реконструкцию аэропортов, в том числе и аэродром в Оссоре.

<https://tass.ru/ekonomika/10901611>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ЕВГЕНИЙ ГАЙВА; 2021.03.16; В МЕЖДУНАРОДНОМ АЭРОПОРТУ ХАБАРОВСК ЗАВЕРШИЛИ ПЕРВЫЙ ЭТАП РЕКОНСТРУКЦИИ

В международном аэропорту Хабаровска завершили первый этап реконструкции аэродромного комплекса, сообщили в **пресс-службе** аппарата полномочного представителя **президента России** в ДФО.

В эксплуатацию введены первая искусственная взлетно-посадочная полоса (ИВП-1), модернизированы рулежные дорожки, часть перрона и площадка для обработки воздушных судов противообледенительной жидкостью. Кроме того, инфраструктуру аэродромного комплекса дополнили две новые аварийно-спасательные станции – основная и стартовая, новые объекты радиотехнического и метеорологического обеспечения полетов, очистные сооружения.

С завершением первого этапа реконструкции аэродромного комплекса ознакомился заместитель председателя правительства России – полномочный представитель **президента России** в ДФО Юрий Трутнев и врио губернатора Хабаровского края Михаил Дегтярев, уточнили в **пресс-службе**.

«Построили новую полосу, построили новый терминал. Полоса хорошая, современная, в правильном исполнении. Сейчас надо привести в порядок старую полосу, чтобы она выступала как резервная, надо сделать рулежные дорожки, перрон, и потом в рамках развития мы говорим о новом международном терминале. В этом случае будет здесь сформирован мощный транспортный узел», – отметил Юрий Трутнев, чьи слова приводит **пресс-служба**. Он добавил, что также продолжает строиться автодорога «Обход Хабаровска».

Длина реконструированной ИВП-1 составляет 3500 метров, ширина – 60 метров. Полоса позволяет выполнять взлет и посадку всех типов и модификаций воздушных судов российского и иностранного производства, включая Ан-124 и Airbus A380, а также перспективных типов ВС. Взлетно-посадочные операции с обоих магнитных курсов посадки на ВПП-1 обеспечиваются в автоматическом режиме по системе САТ-II. Реконструкция аэропортового комплекса позволит увеличить пропускную способность аэропорта, улучшить качества обслуживания воздушных судов и обеспечить соответствия требованиям их эксплуатации. Проект реализован в рамках ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010 – 2021 годы)». За счет федерального бюджета профинансировано 10 млрд рублей.

Первый взлет с новой ИВП-1 аэропорта выполнил широкофюзеляжный лайнер Airbus A330, следующий по маршруту Хабаровск – Москва.

<https://rg.ru/2021/03/16/reg-dfo/v-mezhdunarodnom-aeroportu-habarovsk-zavershili-pervyj-etap-rekonstrukcii.html>

На ту же тему:

<https://tass.ru/ekonomika/10910691>

РЖД-ПАРТНЕР; ПАВЕЛ БЕЛОВ; 2021.03.16; СУБСИДИИ АВИАПЕРЕВОЗОК В БЛАГОВЕЩЕНСК ИЗ ДРУГИХ ГОРОДОВ СТРАНЫ ПОМОГУТ ПОВЫСИТЬ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ ТУРОВ НА КОСМОДРОМ ВОСТОЧНЫЙ

Кроме того, должен упроститься порядок посещения пускового комплекса туристами.

Такое мнение высказал на онлайн-форуме «ПроДФО» губернатор Амурской области Василий Орлов. По его словам, субсидирование авиаперевозок в Благовещенск из Москвы, Владивостока и Новосибирска, в том числе на семейные, групповые перелеты, повысит конкурентоспособность тура, реализуемого в рамках промышленного туризма, с посещением космодрома Восточный. Соответствующее решение стоит за **Минтрансом** и Ростуризмом.

Как отметил В. Орлов, в настоящее время рассматривается вопрос субсидирования авиаперелетов в Казахстан для посещения космодрома Байконур. По аналогии неплохо расширить такую возможность и на пусковой комплекс в Амурской области.

Кроме того, необходимо упростить выдачу разрешений на посещение космодрома Восточный. Сейчас она занимает 21 день для российских граждан и 45 – для иностранцев, что является сдерживающим фактором в продвижении данного турпродукта.

«Мы полагаем, что для граждан нашей страны, для детей, молодежи в рамках профориентационных туров необходимо сокращение таких процедур до 7 дней», – сказал губернатор.

<https://www.rzd-partner.ru/aviation/news/subsidii-aviaperevozok-v-blagoveshchensk-iz-drugikh-gorodov-strany-pomogut-povysit-privlekatelnost-t/>

Ъ; ИЛЬЯ НИКОЛАЕВ; 2021.03.16; В КРАСНОЯРСКЕ СКР НАПРАВИЛ В СУД ДЕЛО О ПАДЕНИИ ИНВАЛИДА-КОЛЯСОЧНИКА С ТРАПА САМОЛЕТА В АЭРОПОРТУ

Западно-Сибирское следственное управление на транспорте СКР направило в суд уголовное дело о падении инвалида колясочника с трапа самолета в аэропорту Емельяново. Об этом сообщила официальный представитель управления Наталия Чернакова. Инцидент, который будет рассматриваться суде, произошел 9 сентября 2018 года. Агент по организации обслуживания пассажиров специальных категорий аэропорта Емельяново помогал инвалиду-колясочнику с посадкой в самолет ATR 42-500, вылетающий в Северо-Енисейск.

Перед посадкой агент пересадил пассажира из его инвалидного кресла в кресло-коляску и начал его транспортировку на борт воздушного судна. Пассажир выпал из кресла-коляски и упал через перила трапа самолета на бетонное покрытие аэродрома. Он получил множественные травмы. Следственные органы возбудили уголовное дело по ст. 238 УК РФ (оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности жизни и здоровья потребителей, повлекших причинение тяжкого вреда здоровью пассажиру).

Обвиняемой по нему привлекли начальника службы пассажирских перевозок аэропорта.

По версии следствия, она дала указание агенту использовать кресло-коляску, которое не было предназначено для поднятия пассажиров с ограниченными возможностями на борт самолета. Кресло не обеспечивало надлежащую фиксацию пассажира при подъеме и перемещении по трапу.

<https://www.kommersant.ru/doc/4730127>

Ъ; 2021.03.16; ФАС ОШТРАФОВАЛА АЭРОПОРТ НОВОСИБИРСКА НА 35 МЛН РУБЛЕЙ ЗА НАРУШЕНИЯ НА ТОРГАХ

Арбитражный суд Новосибирской области подтвердил законность вынесенного региональным управлением ФАС решения о признании АО «Аэропорт Толмачево» (Новосибирск, входит в холдинг «Новапорт») и ООО «Стройсити» нарушившими закон о защите конкуренции при проведении торгов.

Как следует из материалов дела, Новосибирская транспортная прокуратура в ходе проверки установила, что аэропорт «с целью ограничения количества участников и заключения договора с заранее определенным юридическим лицом (ООО «Стройсити») в закупочную документацию включило требования, сокращающие сроки выполнения работ, в связи с чем ограничило конкуренцию».

Материалы о нарушениях ведомство передало в Новосибирское УФАС, которое насчитало аэропорту 70,1 млн руб. штрафа, но затем снизило его вдвое (до 35,1 млн руб.) «с учетом действующих ограничительных мер при профилактике распространения новой коронавирусной инфекции». В расчет санкции была включена начальная стоимость по

восьми закупкам аэропорта, в которых участвовало ООО «Стройсити», – в сумме на 280,5 млн руб. Речь в них шла о ремонте покрытия перрона и стоянок воздушных судов и других дорожных работах.

В качестве доказательств ФАС и прокуратура привели переписку сотрудницы аэропорта с представителем «Стройсити», в котором, по их данным, обсуждались детали будущих закупок.

«Аэропорт Толмачево» в суде пытался оспорить решение УФАС и снизить сумму штрафа, но иск остался без удовлетворения.

<https://www.kommersant.ru/doc/4730612>

ФЕДЕРАЛПРЕСС; 2021.03.16; СКАНДАЛЬНЫЙ АУКЦИОН НА КАПРЕМОНТ СТАДИОНА В НОВОКУЗНЕЦКЕ ЗАКОНЧИЛСЯ СМЕНОЙ ПОДРЯДЧИКА

Мэрия Новокузнецка сменила подрядчика для реконструкции второго этапа арены кузнецких металлургов после жалобы застройщика в ФАС. Ледовый дворец достроит барнаульская «Арена», а не новокузнецкий «Сибшахтострой», следует из информации сайта госзакупок. Строительные работы уже начались.

«Контракт с ООО «Арена» заключен 15 марта 2021 года. Стоимость контракта – 653 737412,78 рубля. Срок выполнения работ – с даты заключения контракта до 31 декабря 2021 года», – указывается в материалах закупки.

Торги на капремонт ледовой арены проводились повторно, заявки, поданные на первый аукцион не соответствовали требованиям. Второй конкурс вызвал волну жалоб застройщиков, но в день проведения торгов претензии отозвали, поэтому заказчик выбрала победителя. Заявку барнаульского ООО «Арена» из-за отсутствия проектно-сметной документации признали не соответствующей требованиям, поэтому конкурс выиграло новокузнецкое ООО «Сибшахтострой», предложившее реконструировать сооружение за 657 млн рублей, писал «ФедералПресс».

Алтайская компания, ранее завершившая первый этап работ на арене, не согласилась с итогами конкурса и обжаловала их в ФАС. Ведомство признало претензию обоснованной.

«Заказчику ... устранить нарушения требований части 6, 7 статьи 69 Федерального закона от 05.04.2013 г. № 44-ФЗ в срок до 5 марта: отменить протокол подведения итогов электронного аукциона от 10 февраля 2021 года и рассмотреть повторно вторые части заявок в соответствии с требованиями», – указывается в материалах закупки.

Мэрия Новокузнецка заключила контракт с алтайской компанией, предложившей более низкую цену контракта, и объявила о старте второго этапа работ, пообещав, что реконструкцию закончат к сентябрю – началу следующего сезона Высшей хоккейной лиги. Об этом в соцсетях сообщил глава города Сергей Кузнецов.

Ранее «ФедералПресс» писал, что **Росвтодор** сдвинул сроки строительства Восточного обхода Новосибирска.

<https://fedpress.ru/news/42/economy/2696052>

ТАСС; 2021.03.16; В ПОДМОСКОВЬЕ СОЗДАЛИ 28 Ж/Д ПЕРЕЕЗДОВ ПРИ ПОДДЕРЖКЕ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЦЕНТРА

Власти Московской области активно занимаются развитием транспортной инфраструктуры, в том числе железнодорожной. По совместной с федеральным центром программе в регионе построено 28 поездов через пути, доложил во вторник губернатор региона Андрей Воробьев президенту **Владимиру Путину**.

«Когда мы с вами встречались, говорили о переходах, о развязках. Я так понимаю, что движение тоже здесь заметно», – обратился **Путин** к губернатору.

«В 2013 году вы создали дирекцию Московского транспортного узла. Что это дало – [возможность] системно решать те узкие места, где железнодорожное сообщение, частота

его была запредельной, шлагбаум просто не поднимался. За этот период мы сдали 28 поездов, это совместная программа федеральная и региональная. И мы видим очень знаковый результат по этим городам: Долгопрудный, Балашиха, Одинцово, Химки. Все это критически важно», – ответил Воробьев.

Губернатор поблагодарил президента за помощь в развитии инфраструктуры. «Пригородное сообщение – частота его от 30 минут ушла на 5-7 минут. МЦД (Московские центральные диаметры), которые вы одобрили, и мэр Москвы активно участвует в этом, дают свои результаты. Жители справедливо требуют открытия следующих линий – МЦД-3, МЦД-4. Почему – потому что быстро, комфортно. И вместо 138-140 рублей мы сделали проезд унифицированный – 50 рублей», – добавил он.

Также Воробьев рассказал о ходе строительства Центральной кольцевой автомобильной дороги (ЦКАД), порядка 160 км которой было построено в прошлом году, последний участок в 25 км планируется сдать летом 2021 года. «На питерском форуме вы дали старт этому проекту, очень сложному. Потому что в мегаполисе построить почти 350 км дорог – это нелегкая задача. С правительством мы работали все это время, и во время пандемии. <...> Очень хотели бы вас видеть в июле: 25 км – и кольцо будет замкнуто», – сообщил Воробьев.

«Хороший проект», – отметил Путин.

<https://tass.ru/obschestvo/10914467>

ПРАЙМ; 2021.03.16; МИШУСТИН ДАЛ ПОРУЧЕНИЯ ПО ПРОИЗВОДИТЕЛЯМ, ПЕРЕВОЗЯЩИМ ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ ПО Ж/Д

Глава правительства России **Михаил Мишустин** поручил проработать вопрос о снижении финансовой нагрузки на производителей, перевозящих опасные грузы по железной дороге, сообщил кабмин.

Рабочая поездка **Мишустина** в Алтайский край состоялась 2 марта 2021 года. Данные поручения даны по ее итогам и опубликованы во вторник.

«Проработать совместно с **ОАО «РЖД»** вопрос снижения финансовой нагрузки на производителей, перевозящих опасные грузы железнодорожным транспортом. Срок – до 15 апреля 2021 года», – говорится на сайте кабмина.

Поручения адресованы **Минтрансу России** и **Минпромторгу России**.

ТАСС; 2021.03.16; РОССИЯНЕ СМОГУТ ОТПРАВИТЬСЯ В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ КРУИЗ ПО РФ С КЕШБЭКОМ

Третий этап программы туристического кешбэка за отдых в России будет включать и железнодорожные круизы, следует из разосланного Ростуризмом письма представителям туристического рынка (есть в распоряжении ТАСС).

«Уважаемые участники третьего этапа федеральной программы стимулирования доступных внутренних туристических поездок, период проживания в классифицированных средствах размещения, а также в специализированных транспортных средствах (железнодорожный и водный транспорт) должен составлять не менее двух ночей (трех дней)», – говорится в письме.

В **пресс-службе** Ростуризма ТАСС подтвердили, что железнодорожные круизы войдут в программу туристического кешбэка.

Руководитель Ростуризма **Зарина Догузова** сообщила 10 марта на совещании **президента РФ Владимира Путина** с членами правительства, что ведомство проработало с **РЖД** возможность запуска нового формата отдыха – железнодорожных круизов, в рамках которых целые вагоны используются как туристические. «Это полностью проработанная программа, когда ты ночуешь в поезде, отправляешься на экскурсии, питание включено. Это новый, интересный формат, который мы в этом году хотим к летнему сезону запустить», – сказала тогда Догузова.

Продажа туров по России с кешбэком возобновится 18 марта и продлится до 15 июня. Отправиться в путешествие можно будет с первого дня акции, при этом путешествие должно завершиться не позже 30 июня. С участниками акции можно будет ознакомиться на портале мирпутешествий.рф. Оплатить путешествие необходимо картой «Мир», возврат составит 20% с одной транзакции, но не более 20 тыс. рублей. Количество поездок не ограничено.

<https://tass.ru/ekonomika/10916707>

ПРАЙМ; 2021.03.16; РЖД ОТМЕЧАЮТ СТОИМОСТЬ Ж/Д ДОСТАВКИ В КОНТЕЙНЕРАХ МЕЖДУ АЗИЕЙ И ЕС В 2 РАЗА НИЖЕ МОРСКОЙ

Стоимость доставки грузов в контейнерах между Азией и Европой по железной дороге последние месяцы в 2 раза ниже морской, пишут РЖД в своем Telegram-канале со ссылкой на соответствующие индексы.

«В последние месяцы стоимость доставки грузов в контейнерах между Азией и Европой по железной дороге на основании индекса ERAI (Eurasian Rail Alliance Index) вдвое ниже, чем морем по индексу WCI (World Container Index)», – говорится в сообщении.

РЖД отмечают, что железнодорожный контейнерный сервис не только подтверждает свою абсолютную стабильность даже во время пандемии, но и доказывает конкурентоспособность по цене.

«Не говоря о том, что доставка грузов контейнерными поездами в среднем вдвое быстрее», – добавляет компания.

Всего в январе-феврале 2021 года в сообщении Китай-Европа-Китай по инфраструктуре РЖД перевезли 109,3 тысячи TEU (рост в 2,5 раза к аналогичному периоду прошлого года), в том числе груженых – 101,2 тысячи TEU (рост в 2,4 раза).

При этом перевозки из Китая в Европу превысили 71,6 тысячи TEU (рост в 2,5 раза), из Европы в Китай – 37,7 тысячи TEU (рост в 2,4 раза).

ПРАЙМ; 2021.03.16; АССОЦИАЦИЯ ПРЕДЛАГАЕТ ВВЕСТИ ПОСТОЯННУЮ СУБСИДИЮ НА ПУСТЫЕ РЕФКОНТЕЙНЕРЫ НА ДАЛЬНИЙ ВОСТОК

Ассоциация организаций продуктового сектора (Ассоциация операторов рефрижераторного подвижного состава, АСОРПС) предлагает на постоянной основе ввести субсидию на компенсацию порожней отправки рефконтейнеров с запада России на Дальний Восток для перевозок рыбы, сообщил РИА Новости президент организации Михаил Синев.

«Размер компенсации напрямую зависит от объема груза, который предоставят рыбаки для перевозки. Пока такой информации нет. АСОРПС предлагает ввести компенсацию на постоянной основе. Если будет объявлено о субсидировании в течение понятного промежутка времени – 3-5 лет – это создаст своего рода окно возможностей для операторского бизнеса. Будет проще прогнозировать инвестиции в обновление и увеличение парка контейнеров и источников электроэнергии», – сообщил Синев.

Он пояснил, что при резком росте объема рыбы для транспортировки в центральную часть страны, операторам придется увеличивать объем отгрузки с востока на запад, то есть условно отправлять на постоянной основе уже не один поезд с рефконтейнерами в неделю, а два.

«Но грузовая база с запада на восток не имеет такого грузового потенциала для мгновенного роста, поэтому могут возникнуть сложности с накоплением груза для обратной отправки второго поезда. Тогда рефрижераторные контейнеры станут скапливаться в ЦФО и возникнет их дефицит на Дальнем Востоке. Расходы по возврату контейнера порожняком составляют примерно 200 тысяч рублей, понятно, что операторы не в состоянии взять все эти расходы на себя», – пояснил глава организации.

По его словам, АСОРПС предлагает ввести субсидию на компенсацию порожней пересылки с запада на восток страны рефрижераторных контейнеров и изотермических вагонов, перевозящих рыбную продукцию, в виде отмены начисления железнодорожного тарифа на перевозку пустого рефконтейнера или вагона.

«В таком случае компенсация на пересылку одного порожнего рефконтейнера может составить 114,5 тысячи рублей без НДС – это чисто ж/д тариф», – сообщил Синев.

Он добавил, что при субсидировании порожнего тарифа, операторы смогут оперативно возвращать рефрижераторные контейнеры и изотермические вагоны на восток, сократив свои убытки от такой операции. Тем самым в пиковые периоды смогут вывезти больше продукции железнодорожным транспортом.

Синев рассказал, что 11 марта на совещании в Росрыболовстве обсуждалось введение компенсации порожней перегонки сначала на время минтаевой **путины**, а затем рассмотреть возможность применения компенсации на протяжении всего 2021 года.

«Росрыболовство, Минсельхоз, а также **ЦФТО РЖД** положительно отозвались об этой инициативе и заявили о необходимости более детальной проработки вопроса», – отметил он.

ПРАЙМ; 2021.03.16; УВЗ РАЗРАБОТАЛ НОВЫЙ ТИП ПОЛУВАГОНА

Уральское конструкторское бюро вагоностроения концерна «Уралвагонзавод» (входит в госкорпорацию «Ростех») разработало новый тип полувагона, сообщили РИА Новости в **пресс-службе УВЗ**.

«Стали из марок повышенной прочности составят порядка 90% (около 10 тонн) всей металлоконструкции кузова полувагона, что позволит снизить массу тары до 23 тонн. Это даст возможность увеличить грузоподъемность полувагона с осевой нагрузкой 25 тонносилы на 2 тонны за счет снижения массы тары кузова», – сообщили в УВЗ.

Конструкторским бюро и инженерными службам УВЗ была создана трехмерная цифровая модель полувагона с применением сталей повышенной прочности, проведен комплекс предварительных нормативных расчетов и разработаны чертежи макетов основных узлов кузова полувагона для проведения усталостных испытаний.

Базовой моделью нового грузового вагона является уже зарекомендовавшая себя в эксплуатации модель полувагона 12-196-02, выпускаемая Уралвагонзаводом серийно. 5 марта 2021 года с конвейера предприятия сошел 40-тысячный вагон. Изделие прошло подконтрольную эксплуатацию с подтверждением увеличенных межремонтных нормативов без опасных отказов и неисправностей, угрожающих безопасности движения.

«Анализ износов и остаточного ресурса проконтролированных параметров составных частей инновационных вагонов показал наличие запаса надежности до предельного состояния составных частей вагонов при нормативном пробеге 800 тысяч километров», – добавили в компании.

Плановые комиссионные осмотры проводились с участием специалистов АО «ВНИИЖТ», управления вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры – филиала **ОАО «РЖД»**, испытательного центра, эксплуатирующей организации и поставщиков комплектующих изделий. По результатам подконтрольной эксплуатации полувагонов совместно с АО «ВНИИЖТ» оформлено положительное заключение об итоговых результатах.

ПРАЙМ; 2021.03.16; АРМЯНСКАЯ «ДОЧКА» РЖД ЗАЯВИЛА О РОСТЕ В 2,5 РАЗА ЧИСЛА КРАЖ И ПОРЧИ ИМУЩЕСТВА КОМПАНИИ

ЗАО «Южно-Кавказская железная дорога» (ЮКЖД, 100% армянская «дочка» РЖД) заявила о росте с начала года в 2,5 раза числа краж и порчи имущества компании.

«С 1 января текущего года по 15 марта зафиксировано 22 случая противоправных действий против подведомственной инфраструктуры компании «Южно-Кавказская

железная дорога», что в 2,5 раза больше числа происшествий, зафиксированных за аналогичный период 2020 года. В том числе установлены случаи краж, попыток кражи, порчи имущества и инфраструктуры ЮКЖД, а также случаи повреждения подвижного состава, что напрямую угрожает безопасности движения, – говорится в сообщении **пресс-службы ЮКЖД**, поступившем в распоряжение РИА Новости.

Отмечается, что преимущественно установлены случаи краж силовых кабелей и кабелей связи, а также иные случаи незаконного воздействия.

«По всем установленным случаям компания активно сотрудничает с правоохранительными органами республики и представителями органов местного самоуправления с целью выявления злоумышленников и профилактики подобных инцидентов в будущем», – говорится в сообщении.

В ЮКЖД уточнили, что за весь 2020 год был зафиксирован 31 аналогичный случай.

«Компания надеется на ответственное отношение общества к инфраструктуре железной дороги, что позволит обеспечить должный уровень безопасности движения поездов, а также сохранность имущества компании и граждан», – заявили в **пресс-службе**.

Железнодорожная инфраструктура Армении была передана в концессионное управление ЮКЖД в феврале 2008 года. Срок концессионного управления составляет 30 лет с правом пролонгации еще на десять лет.

ПРАЙМ; 2021.03.16; ДВИЖЕНИЕ ПО ОДНОМУ ИЗ ПУТЕЙ НА ПЕРЕГОНЕ СЫРОСТАН – ХРЕБЕТ ВОССТАНОВЛЕНО

Движение по одному из путей на перегоне Сыростан – Хребет в Челябинской области было открыто в 19.53, сообщают **РЖД**.

Как отмечается в сообщении, задержанные пассажирские поезда отправились по назначению. Компания постарается максимально сократить их опоздание и как можно скорее полностью возобновить движение на перегоне. Сейчас поезда на восстановленном участке курсируют по временному графику в реверсивном режиме, позволяющем пропускать составы в обе стороны. Пассажирские поезда будут пропускаться в приоритетном порядке.

По данным **РЖД**, измененным маршрутом следуют пассажирские поезда № 123 Новосибирск – Белгород и № 332 Уфа – Новый Уренгой. Поезд сообщением № 351 Приобье – Уфа прибыл в Уфу с задержкой 6 часов 14 минут.

На свой маршрут вышли четыре поезда: № 102 сообщением Пенза – Тюмень с задержкой 4 часа 24 минуты, № 123 сообщением Новокузнецк – Кисловодск с задержкой 4 часа 6 минут (пассажиры были обеспечены питанием и водой), № 148 Астрахань – Нижневартовск с задержкой 3 часа 28 минут, № 332 Уфа – Новый Уренгой с задержкой 6 часов 15 минут.

Ранее во вторник в 05.20 (03.20 мск) при движении грузового поезда в составе двух локомотивов и 66 вагонов, груженных углем, по нечетному пути перегона Сыростан-Хребет Южно-Уральской железной дороги с рельсов сошли 17 грузовых вагонов. Из-за схода было повреждено железнодорожное полотно, пострадавших в результате происшествия нет.

Сообщалось также, что причиной схода вагонов, по предварительным данным, стал сломанный рельс. После инцидента было возбуждено уголовное дело.

ТАСС; 2021.03.16; БОЛЕЕ ТРЕТИ ОПРОШЕННЫХ РОССИЯН ПОДДЕРЖИВАЮТ ИДЕЮ ОТКРЫТИЯ ФИТНЕС-КЛУБОВ НА Ж/Д ВОКЗАЛАХ

Более трети россиян (37,6%) поддерживают идею открытия на железнодорожных вокзалах фитнес-клубов, свидетельствуют результаты опроса 1 500 клиентов фитнес-клубов, входящих в Ассоциацию операторов фитнес-индустрии (АОФИ). Опрос проведен по просьбе ТАСС.

При этом число поддерживающих инициативу незначительно превышает количество тех, кто выступил против открытия фитнеса в таком формате – идею не поддерживают 34,4%. Еще 28% затруднились с ответом.

9 марта заместитель генерального директора РЖД Александр Плутник сообщил, что холдинг готовит единый стандарт развития вокзальных территорий. Компания положительно оценила идею открыть на вокзалах фитнес-центры, отели и коворкинги.

Больше половины респондентов (57%) заявили, что не воспользовались бы таким фитнес-центром во время поездки, тогда как 31,2% согласились бы на это, еще 11,8% затруднились с ответом. Почти никто не стал бы покупать абонемент в фитнес-центр, расположенный в здании вокзала (72% ответили на соответствующий вопрос отрицательно), пятая часть опрошенных (19,4%) затруднилась с ответом. Готовы купить такой абонемент только 8,6%.

Большинству опрошенных в новом формате фитнес-клубов было бы интересно посещение тренажерных залов (28%), пятая часть в ответ на вопрос, какие программы были бы интересны в таком формате, выбрала ответ «все сразу», 9,7% интересуется бассейном, 8,6% пошли бы на групповые программы.

РИА НОВОСТИ; 2021.03.17; СЧЕТНАЯ ПАЛАТА СОЧЛА ПЛАНИРУЕМЫЙ ВЫПУСК СУДОВ МАЛОЙ АВИАЦИИ НЕДОСТАТОЧНЫМ

Счетная палата РФ считает планируемый объем выпуска воздушных судов малой вместимости в 2021-2024 годах недостаточным для решения задачи по обновлению устаревших парков региональных авиакомпаний, сообщается в материалах контрольного ведомства.

«Планируемый объем выпуска воздушных судов малой вместимости в 2021-2024 годах недостаточен для решения задачи по обновлению устаревших парков региональных авиакомпаний. При этом механизм государственной поддержки в виде субсидии ПАО «ГТЛК» на приобретение и передачу в лизинг воздушных судов малой вместимости, используемых для организации авиасообщения с удаленными и труднодоступными районами страны, не оказывает значительного влияния на повышение уровня доступности лизинговых программ для региональных авиакомпаний и требует корректировки», – говорится в материалах.

Счетная палата также отмечает, что количество ежегодно выпускаемых пилотов вертолетов не соответствует потребностям региональных авиакомпаний. Причиной является несвоевременный выпуск курсантов (задержка в среднем два-три года со дня окончания учебы) в связи с наличием задолженности по налету часов.

«Проверки показали, что субсидирование региональных маршрутов не обеспечило доступ к большинству удаленных городов и населенных пунктов, для которых пассажирские авиаперевозки крайне важны и порой являются единственным способом транспортного сообщения», – отмечает также ведомство.

Оно указывает, что количество пассажиров на субсидируемых рейсах в проверяемом периоде увеличилось в три раза, однако их доля в общем количестве перевезенных пассажиров, минуя Москву, составила всего 2-6%.

«Низкая интенсивность полетов, а также значительные расходы на проведение мероприятий с целью соответствия требованиям воздушного законодательства влекут установление для аэропортов малых воздушных линий ставок сборов и тарифов, которые значительно превышают аналогичные ставки в крупных аэропортах», – отмечает Счетная палата.

<https://ria.ru/20210317/aviatsiya-1601564156.html>

ИНТЕРФАКС; 2021.03.16; ЗАКОНОПРОЕКТ О ЗАПРЕТЕ НА РЕЙДОВУЮ ПЕРЕВАЛКУ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ ВНЕСУТ В ГОСДУМУ ДО КОНЦА СЕССИИ – АБРАМЧЕНКО

Законопроект о запрете перевалки опасных грузов вне терминальных мощностей морских портов будет направлен в Госдуму до конца текущей сессии (24 июня – ИФ), сообщила вице-премьер Виктория Абрамченко на форуме «Чистая страна» во вторник.

«Впервые за много лет мы наконец подготовили соответствующий законопроект по запрету такой перевалки. Там, где есть портовые мощности, которые могут позволить переваливать эти опасные грузы, нужно это делать в порту, не в акватории», – пояснила Абрамченко. По словам вице-преьера, это приносит большой урон экологии и водным объектам страны. «Есть несколько поручений президента на этот счет, поэтому мы в эту сессию этот законопроект обязательно направим в Госдуму», – добавила она.

Как сообщалось ранее, правительство РФ выступало за запрет на перевалку опасных грузов (нефть, нефтепродукты, СПГ, ядохимикаты и т. д.) с судна на судно. Рейдовую перевалку планировалось разрешить там, где нет технической возможности провести перегрузку в порту.

Также, по словам Абрамченко, к внесению в Госдуму готовы еще несколько законопроектов: о вторичных материальных ресурсах (решает проблему регулирования сферы обращения с ТКО) и об утилизации вышедших из строя кораблей. «Мы предусмотрели сейчас в законодательстве, что затапливать корабли и считать это нормальной утилизацией будет нельзя, и предусмотрели второй блок в этом законопроекте о кораблях, которых уже на дне – каким образом их утилизировать, как упростить это процедуру, как вовлечь их (точно так же, как металлолом) во вторичный оборот», – отметила вице-премьер.

ИНТЕРФАКС; 2021.03.16; «ВОДОХОДЬ» ПЛАНИРУЕТ ОБНОВЛЯТЬ ПАССАЖИРСКИЙ ФЛОТ, БУДЕТ СТРОИТЬ КАТАМАРАНЫ И ЭЛЕКТРОСУДА

Судоходная компания «Водоходь» в рамках обновления флота планирует строительство новых пассажирских судов, сообщил заместитель генерального директора компании Юрий Костин на заседании экспертного совета по судостроительной промышленности и морской технике при комитете Госдумы по экономической политике.

Костин напомнил, что новый круизный лайнер компании «Мустай Карим» в 2020 году принял первых пассажиров. В текущем году с началом навигации судно выйдет в рейсы в Азово-Черноморском бассейне.

«В планах компании строительство других судов – это, к примеру, скоростные катамараны с корпусами из композитных материалов «Грифон». Первый из них предполагается запустить в эксплуатацию в этом году. Будем эксплуатировать его на Черном море, предполагаемый маршрут – Новороссийск – Геленджик – Сочи, сейчас ведем работу по его подготовке для перегона в регион Черного моря», – сказал Костин.

«Следующий большой проект «Водохода» – это замена действующих «Метеоров», которые сейчас эксплуатируются в порту Санкт-Петербург, на так на так называемые «Есо Cruiser». Это катамараны, но уже принципиально с другим двигателем, на электродвижении. Соответствующий контракт заключен буквально несколько недель тому назад, тоже будем строить, уже в следующем году планируем, что они начнут выходить на маршруты Санкт-Петербурга», – сообщил замгендиректора «Водохода».

«Следующий большой проект, который предполагаем реализовывать в Москве – это также суда на электродвижении, которые будут эксплуатироваться в режиме waterbus, то есть круглогодичная навигация, перевозка пассажиров по двум маршрутам. Соответствующая работа совместно с правительством Москвы ведется. Договор на строительство таких судов также уже заключен», – сказал он.

Министерство транспорта РФ

«Водоходь» – крупный российский оператор речных круизов и туристический оператор полного цикла. Согласно данным системы «СПАРК-Интерфакс», ООО «Водоходь» принадлежит кипрской Volga-Baltic Cruise Line Limited. Руководит компанией Ришат Багаутдинов, председателем совета директоров круизного оператора является бывший заместитель министра транспорта РФ Виктор Олерский.